Grundzüge eines Luftrechts.

Ein Beitrag zur innerstaatlichen und völkerrechtlichen Normierung des Luftverkehrs.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Wilhelm Schön

Referendar aus Neiße.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

Allgemeiner Teil.

Die Rechtsverhältnisse des Luftraums als Verkehrsstraße.

I. Der Luftraum im Privatrecht 3
II. Der Luftraum im Staats- und Völkerrecht 8

Besonderer Teil.

Die für den Luftverkehr aufzustellenden innerstaatlichen und völkerrechtlichen Normen.

I. Allgemeine Vorschriften 24
1. Die einzelnen Hoheitsrechte des Grundstaats 25
a) Das Recht auf ausschließlichen Betrieb der innerstaatlichen Luftschiffahrt durch nationale Luftschiffe 26
b) Luftpolizei 27
c) Beschränkte Zivil- und Strafgewalt. 30
2. Pflichten des Grundstaats gegenüber den anderen Staaten . . . 31

II. Sondervorschriften für die einzelnen Arten der Luftfahrzeuge 33
1. Privatluftschiffe 33
a) Konzessionierung 34
b) Nationalität 35
2. Staatsluftschiffe 38
3. Nicht lenkbare, unbemannte und Fesselballons 39
III. Die Luftschiffahrt im Kriege 40

Anhang 44

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545810_0099

Literaturverzeichnis.

Adler, Die Spionage. Diss. Marburg 1906.

Annuaire de l'Institut de droit international. Bd. 19. Paris, A. Pédone; Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht 1902.

Archiv für öffentliches Recht. Von Laband, Meyer, Störk. Bd. 19. 1. Heft. Tübingen und Leipzig 1904.

Arndts, Lehrbuch der Pandekten. 1886.

Bekker, Die gesetzlichen Eigentumsbeschränkungen. In den Jahrbüchern des gemeinen Rechts Bd. 5.

Binding, Handbuch des Strafrechts. 1885.

Binding, Die Normen. Bd. 1. 1872.

Bluntschli, Das Völkerrecht der zivilisierten Staaten als Rechtsbuch dargestellt. 1878.

Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts. Übersetzt von Dr. Grah. Berlin 1904.

Bonnecase, La navigation aérienne. Im Journal de droit international privé. Paris 1908.

Boyens, Das deutsche Seerecht. 1897.

Bulmerincq im Handbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart, herausgegeben von Marquardsen, Halbbd. 2 1887.

Bynkershoek, De Dominio Maris. 1703.

Calvo, Le droit international. 3. Aufl. Paris 1880.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. 5. Aufl. 1909.

Cussy, Baron de, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. Bd. 2. 1856.

Dahn, Bausteine. Berlin 1885.

Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909. Breslau 1909.

Daus, Die Luftschiffahrt in staats- und völkerrechtlicher Hinsicht. Diss. Erlangen 1908.

Dernburg, Pandekten. 7. Aufl. 1902.

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. 3. Aufl. Bd. 3. 1904.

Dirksen, Über die gesetzlichen Beschränkungen des Eigentums nach römischem Recht. In der Zeitschrift für geschichtliche Rechtswissenschaft Bd. 2 S. 411 ff.

Eccius, Preußisches Privatrecht. 7. Aufl. Bd. 3.

Eger, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Kommentar. 3. Aufl. 1909.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 2. 8. u. 9. Aufl. 1905.

Enneccerus-Lehmann, Das bürgerliche Recht. Bd. 2. 1901.

Ergebnisse der zweiten Haager Friedenskonferenz. Berlin 1908.

Erythropel, Das Recht am Luftraum. Diss. Göttingen 1898.

Ferber, Internationale Rechtsverhältnisse der Kriegs- und Handelsschiffe im Krieg und Frieden. Kiel 1895.

Freund, Die gesetzlichen Beschränkungen des Grundeigentums im römischen Recht. Diss. Straßburg 1883.

Fried, Die zweite Haager Friedenskonferenz. Leipzig 1908.
Fricker, Gebietshoheit und ausschließliche staatliche Herrschaft im Gebiet. In der Festgabe für A. Schäffle. Tübingen 1901.
Friedemann, Die Rechtslage der Kriegskundschafter und Kriegsspione nach modernem Völkerrecht. Diss. Greifswald 1892.
Friedrichs, Brauchen wir ein Luftschiffahrtsgesetz? In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt Nr. 25 1908.
Hareis, Institutionen des Völkerrechts. 1901.
Hareis, Juristische Ausblicke in die Zukunft des Luftschiffahrtsbetriebs. In der Beilage der Münchener Neuesten Nachrichten v. 17. 2. 1909 Nr. 39 S. 321 ff.
Hesterding, Das Märchen von der Luftsäule. In Ausbeute von Nachforschungen. Bd. 3. 1830. S. 447 ff.
Groß, Der Luftballon im Dienste des Heeres und der Wissenschaft. Gebhardshagen 1904.
Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. Hannover 1908.
Grünwald, Der Luftraum in rechtlicher Beziehung zu den Teilen der Erde, in denen er sich befindet. Im Archiv für öffentliches Recht 1909 Bd. 24 Heft 2 S. 190–201.
Grünwald, Standesamtliche Behandlung von Todesfällen und Geburten auf Luftschiffen. Im Archiv für öffentliches Recht Bd. 24 Heft 2 S. 477 ff.
v. Grote, Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt. Diss. Leipzig 1907.
Grotius, De iure belli ac pacis. 1626.
Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. Berlin 1888.
Heilborn, System des Völkerrechts. Berlin 1896.
Heimburger, Der Erwerb der Gebietshoheit. Teil 1. 1888.
Hesse, Zur Lehre von den nachbarlichen Verhältnissen. In Jherings Jahrbüchern Bd. 6 S. 378 ff.
Hildebrandt, Die Luftschiffahrt. München und Berlin. 1907.
Hilty, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone. Im Archiv für öffentliches Recht Bd. 19 S. 93 ff.
v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts. Bd. 2. 1887.
Jhering, Zur Lehre von den Beschränkungen des Grundeigentümers. In Jherings Jahrbüchern Bd. 6 S. 85 ff.
Illustrierte aeronautische Mitteilungen. 5. Jahrg. Straßburg 1901, 11. Jahrg. 1907.
Jahrbuch des deutschen Luftschifferverbandes. Graudenz 1905.
Jurisch, Grundzüge des Luftrechts. Berlin 1897.
Jurisch, Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung. Berlin 1905.
Kaltenborn, Seerecht. Bd. 2. 1885.
Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. In der Juristischen Wochenschrift 1908 37. Jahrg. Nr. 19 S. 643–645.
Koch, Allgem. Landrecht. Bd. 1. 1884.
Linckelmann, Dr., Luftschiffahrt und Grundeigentum. In der Juristischen Wochenschrift 1909 Nr. 1.
Linke, Moderne Luftschiffahrt. Berlin 1903.
v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. Berlin 1908.
v. Liszt, Das Völkerrecht, systematisch dargestellt. Berlin 1907.
Lndowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers. In der Juristischen Wochenschrift 1908 Nr. 21.
Luftbahn, Die, das Verkehrsmittel der Zukunft, herausgegeben von der Luftbahngesellschaft (LBG.) Marburg. 2. Aufl. 1909.
Luftflotte, Die, offizielles Organ des Deutschen Luftflottenvereins. 1908/09.
Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. Zürich 1908.
Meili, Juristische Gedanken über die Eroberung der Luft und über das neue Recht der Luftschiffahrt. In der Allgemeinen Zeitung 1908 S. 392 ff., 414 ff.

Meili, Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportrecht. In Seufferts Blättern Bd. 74 1909.
Meili, Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft, ein Vortrag. Abgedruckt in den Blättern für vergleichende Rechtswissenschaft 1909 Nr. 8 S. 238 ff.
Mérignhac, La Conférence Internationale de la Paix. Paris 1900.
Mérignhac, Traité de droit publique international. Paris 1907.
Mérignhac, Les lois et coutumes de la guerre sur terre. Paris 1903. Bd. 2.
Meurer, Die Haager Friedenskonferenz 2 Bde. 1905—1907.
Meurer, Luftschiffahrtsrecht. München u. Berlin 1909.
Meyer, Alex Dr., Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen. Frankfurt a. M. Verlag von Knauer.
Moedebeck, Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und ihre Zukunft. Straßburg 1906.
Monich, Der Umfang des Gegenstandes des Grundeigentums. In Iherings Jahrbüchern Bd. 38 Heft 3 S. 155 ff.
Neubauer, Die Ausgestaltung der Luftschiffahrt in ihren mutmaßlichen Wirkungen auf das Rechtsleben. In der Gerichtshalle 52. Jahrg. Nr. 45 und 53. Jahrg. Nr. 2. Wien.
Pagenstecher, Die römische Lehre vom Eigentum. Abt. 1. Heidelberg 1857.
Parseval, Motorballon und Flugmaschine. Wiesbaden 1908.
Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.
Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 3. 3. Aufl. 1906.
Protokolle 2. Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches. Bd. 2. 1895.
Rivier, Principes du droit de gens 1896.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 1889.
Revue de droit international et le législation comparée, par Rolin, XXXIV. Bd. 4. 1902.
Revue générale, de droit international publique par Pillet et Fauchille. Paris 1901. VIII. No. 4 p. 414 ff.: Le domaine aérien et le régime juridique des aerostats.
v. Rohland, Das internationale Strafrecht. Leipzig 1877.
Satzungen und Reglements des internationalen Luftschifferverbandes (ILV.), aus dem Französischen übertragen von Selasinsky und Stade. 1908.
Scholz, Dr. Franz, im Archiv für öffentliches Recht Bd. 19 S. 602.
Schücking, Das Küstenmeer im internationalen Rechte. 1897.
Silberer, Der Stand der Luftschiffahrt zu Anfang 1904. Wien 1904.
Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 3. 1898.
Stephan, Dr., Weltpost und Luftschiffahrt, ein Vortrag im Wissenschaftlichen Verein zu Berlin. 1874.
Thibaut, System des Pandektenrechts. Bd. 2. Jena 1828.
v. Ullmann, Völkerrecht. Im Handbuch des öffentlichen Rechts. Tübingen 1908.
Verenberg, über die Kollision der Rechte verschiedener Grundeigentümer. In Iherings Jahrbüchern Bd. 6 S. 1 ff.
Wetzel, Albert, Der Bau von Riesenluftschiffen. 2. Aufl. Stuttgart 1909.
Wilhelm, A., De la situation des aéronautes en droit international. Im Journal du droit international privé par E. Clunet, Paris 1891, Bd. 18 S. 440 ff.
Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts. Bd. 1. 9. Aufl. 1906.
Zeppelin, Die Eroberung der Luft. Stuttgart und Leipzig 1908.
Zorn, Kriegsmittel und Kriegsführung im Landkrieg nach den Bestimmungen der Haager Konferenz. Diss. Königsberg 1902.

Nach Abschluß dieser Abhandlung ist noch im Druck erschienen:

Meyer, Alex. Dr., Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung. Frankfurt a. M. (Gebr. Knauer) 1909.

Einleitung.

Was noch vor einem Jahrzehnt als ein phantastisches Zukunftsgebilde angesehen und selbst von den Hoffnungsfreudigeren als fernab des Bereichs der Möglichkeit liegend betrachtet wurde,[1] ist nun auf einmal, und zwar ziemlich unvermutet zur Tatsache geworden. Seit dem 1. 7. 1908, dem Tage, an dem Graf Zeppelin seine Luftfahrt in die Schweiz vollführte, dem Tage, den man wohl mit Recht als den Geburtstag der modernen Luftschiffahrt bezeichnen kann, ist wohl selbst in den bis dahin Zweifelnden die Überzeugung aufgekommen, daß nun endlich der Traum so vieler Jahrhunderte, der Traum von der Eroberung der Luft seiner vollkommenen Erfüllung nahe gerückt ist.[2]

Wenn auch das Luftschiff bisher noch kein Verkehrsmittel großen Stils geworden und es auch zweifelhaft ist, ob es jemals gleich dem Wasserschiffe und der Eisenbahn zum gewöhnlichen Massentransport für Personen und Güter wird dienen können,[3] so darf man doch mit aller Bestimmtheit annehmen, daß es sich in absehbarer Zeit zu einem regelmäßigen, allgemeinen, wenn auch nur ganz besonderen Zwecken dienenden Verkehrsmittel herausbilden wird.[4]

Hiermit ist ohne weiteres die Berechtigung dafür gegeben, zu untersuchen, welche Rechtsgrundsätze für den nunmehr auch im Luftraum sich vollziehenden internationalen und innerstaat-

---

[1]) vgl. Groß, Die Entwicklung der Motorluftschiffahrt im 20. Jahrh. 1906 S. 3; ferner Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 12 Anm. 1 u. 2.

[2]) Zur Geschichte der Luftschiffahrt: Hildebrandt, Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung 1907; ferner Lincke, Moderne Luftschiffahrt, Berlin 1903, sowie Moedebeck 1906 S. 1ff., 70ff.

[3]) vgl Meili a. a. O. S. 12/13.

[4]) Zeppelin, Die Eroberung der Luft S. 12ff. Inzwischen ist bereits die Gründung einer Luftschiffahrtsaktiengesellschaft im Gange, die insbesondere den Bau von Zeppelin-Luftschiffen und Schaffung eines Netzes von Luftschiffslinien über das Deutsche Reich und dessen Grenzen hinaus bezweckt. Als Stationen sind bis auf weiteres vorgesehen Cöln, Düsseldorf, Mannheim, Karlsruhe, Baden-Baden, Nürnberg, Augsburg, München, Straßburg (vgl. Schles. Ztg. 168. Jahrg. Nr. 732 vom 18. 10. 1909.

lichen Verkehr zu gelten haben werden. Da bisher noch keinerlei spezielle Vorschriften zur Regelung des Luftverkehrs bestehen, wird man sich die Frage vorlegen müssen, ob und welche der für die bisherigen Verkehrsmittel geltenden Rechtsvorschriften auf den Luftverkehr unmittelbar, welche analoge Anwendung finden können und inwiefern es nötig sein wird, unter Berücksichtigung der Eigenartigkeit des neuen Fahrzeugs und insbesondere des Mediums, in welchem es sich bewegt, neue Rechtsgrundsätze aufzustellen.

Wenn wir im folgenden unter möglichster Heranziehung bereits geltender Rechtssätze und auf diesen weiterbauend in großen Umrissen eine rechtliche Normierung des Luftverkehrs versuchen, so sollen dabei die dem Luftverkehrsrechte allein eigenen und teilweise völlig neuen Rechtssätze eine möglichst genaue Behandlung im einzelnen erfahren, wogegen diejenigen Gruppen von Rechtssätzen, auf die bestehende Rechtsvorschriften unmittelbar angewendet werden können, nur ganz kurz gestreift werden sollen. Insbesondere sei das Privat- und Strafrecht des Luftverkehrs, das, wie sich aus dem Folgenden ergeben wird, im großen ganzen dem bestehenden Privat- und Strafrecht entnommen werden kann, und bei dem es sich in gewissen Fällen nur darum handeln wird, zu erforschen, das Recht welches Staates zur Anwendung zu bringen ist, nur einer ganz kurzen, anhangsweisen Erörterung unterzogen.

Allgemeiner Teil.

Die Rechtsverhältnisse des Luftraums als Verkehrsstraße.

Ebenso wie die Verkehrsverhältnisse zur See ihre besondere vom Landverkehr abweichende rechtliche Gestaltung weniger der Eigenheit des Fahrzeuges selbst als vielmehr der natürlichen Beschaffenheit und den rechtlichen Verhältnissen des Mediums, in dem die Fahrzeuge sich fortbewegen, zu verdanken haben, ebenso werden die Rechtsverhältnisse und die eigenartige natürliche Beschaffenheit des Luftraums als Verkehrsmittel auf die rechtliche Normierung des Luftverkehrs von weitgehendstem Einfluß sein. Die Erforschung der Rechtsverhältnisse des Luftraums — das Luftrecht im bisherigen Sinne — wird daher einen der Grundpfeiler bilden, auf denen wir unser ganzes System von Rechtssätzen aufbauen.

I. Der Luftraum im Privatrecht.

Über die Rechtsnatur des Luftraums hat von jeher der allergrößte Zweifel geherrscht. Für das römische Recht stand die herrschende Meinung, gestützt auf l. 21 D. quod vi aut clam 43, 24; l. 22 § 4 D. eod.; l. 1 pr. D. de servit. praed. urb. 8, 2, früher auf dem Standpunkte, daß der vertikal über einem Grundstück gelegene Luftraum dem Eigentümer genau so wie der Grund und Boden zu eigen gehöre.[1])

Eine abweichende Ansicht für das römische Recht vertritt nur Gesterding, der zum ersten Male eine begrifflich genaue Schei-

[1]) vgl. Bekker in den Jahrb. d. gem. deutschen R. Bd. 5 S. 154 ff., insbes. S. 166: Die gesetzlichen Eigentumsbeschränkungen; Windscheid, Pand. Bd. 1 1900 § 169; Dernburg, Pand. Bd. 1 1896 § 198; Pagenstecher, Die römische Lehre vom Eigentum Abt. 1 §§ 13—15 S. 99 ff.; Dirksen in der Zeitschr. f. geschichtl. Rechtsw. Bd. 2 S. 411 ff.: über die gesetzlichen Beschränkungen des Eigentums nach römischem Recht.

dung zwischen der in dem Raum über dem Grundstück enthaltenen Luft und dem Raum selbst trifft. In seiner Abhandlung „Das Märchen von der Luftsäule“[1] kommt er zu dem Ergebnis, das Eigentum sowohl an der Luft sowie an dem Raume zu verneinen, denn die erstere sei im römischen Recht unbestritten res communis, der Raum dagegen als ein ens reale et substantiale[2] auch nach römischer Auffassung etwas Wesenloses, also keine Sache und somit dem Begriff des Eigentums unzugänglich. Er gewährt anstatt dessen dem Eigentümer an dem über seinem Grundstück liegenden Raum ein nach oben hin unbeschränktes Verbietungsrecht, das bis in den Himmel reicht.[3]

Für das gemeine Recht war die Frage nach dem Eigentum am Luftraum höchst streitig.[4] Während einige, unter ihnen Thibaut,[5] an der Lehre vom Eigentum am Luftraum, sogar an der alten, wohl schon für das römische Recht nicht ganz zutreffenden Lehre vom Eigentum an der „Luftsäule“ als Nebenteil des Eigentums am Grundstück auch für das gemeine Recht festhielten, ist die Mehrzahl von dem streng juristischen Prinzip des römischen Rechts, das dem Eigentümer nach Ansicht vieler die weitgehendsten Rechte gab,[6] bereits zu einer sozialeren, den neuzeitlichen Verhältnissen mehr entsprechenden Auffassung des Rechts am Luftraum übergegangen, die sich auch die Wissenschaft des preußischen Rechts, die im allgemeinen den Bahnen des gemeinen Rechts folgte, zu eigen gemacht hat.[7]

So läßt es Jhering[8] dahingestellt, ob man das Recht des Grundeigentümers als „Eigentum an der Luftsphäre“ oder als „Konsequenz oder Zusatz zum Grundeigentum“ zu bezeichnen habe, erklärt dies als eine unpraktische Schulfrage und gewährt

---

[1] Gesterding, Ausbeute von Nachforschungen Teil 3 S 447 ff., insbes. S. 450; vgl. die ebenfalls abweichende Ansicht von Freund, Die gesetzlichen Beschränkungen des Grundeigentums im röm. R., Diss. Straßburg 1883.

[2] Gesterding a. a. O. S. 448.

[3] a. a. O. S. 450.

[4] vgl. Jhering (Jahrb. Bd. 6 S. 85 ff.), Zur Lehre von den Beschränkungen des Grundeigentümers; Werenberg ebenda S. 1 ff., über die Kollision der Rechte verschiedener Grundeigentümer; Hesse ebenda S. 399 ff., Zur Lehre von den nachbarlichen Verhältnissen; Bekker a. a. O. S. 151 ff.; Wächter, Pand. 1880 Bd. 1 § 60 S. 272; Spangenberg im Arch. f. ziv. Prax. Bd. 9 S. 268 ff.; Arndts, Lehrb. der Pand. 1886 § 130 S. 230; Eccius, Preuß. PrivR. 7. Aufl. Bd. 3 § 168 Anm. 45; Roth, Deutsches PrivR. Bd 3 § 230 Anm. 21.

[5] Thibaut, System des Pandektenrechts 1828 Bd. 2 S. 8.

[6] vgl. Dirksen a. a. O. S. 407, nach dem der Grundeigentümer sich seines Eigentums innerhalb der Grenzen seines Bodens selbst zum Nachteil seines Nachbarn bedienen darf.

[7] vgl. Koch, ALR. 1884 Bd. 1 S. 393 Anm. 34.

[8] Jahrb. Bd. 6 S. 87 ff.

dem Eigentümer das Recht, den Luftraum, soweit als sein praktisches Bedürfnisses reicht, für sich zu benutzen und Angriffe anderer auf dieses Recht zurückzuweisen. Das praktische Interesse (für unsere spätere Abhandlung sehr wichtig) besteht nach Ihering (S. 90)

> „nur darin, daß ihm nicht Luft, Licht und Regen entzogen, daß er nicht gehindert wird, so hoch zu bauen, wie er Lust hat, daß ihm nicht durch Anfüllung seines Luftraums mit verpesteten Gerüchen, unmäßigem Rauch, Staub usw. der Aufenthalt auf seinem Grundstück unmöglich gemacht wird. Über diese Grenzen hinaus hat das Recht durchaus keinen Grund, einen Anspruch an der Luftsphäre zu gewähren. Es hieße lediglich der Schikane und Streitsucht die Waffen des Gesetzes in die Hand geben und einen Kriegsfuß unter den Nachbarn zu etablieren".

Ihering befindet sich mit dieser Ansicht, die vor allem die Unentbehrlichkeit des Rechts am Luftraum betont — ob er dieselbe mit Recht oder Unrecht aus den Sätzen des römischen und gemeinen Rechts herleitet, ist im Rahmen dieser Abhandlung nicht weiter zu prüfen —, bereits auf dem Boden des Bürgerlichen Gesetzbuchs, das in § 905 bestimmt:

> „Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Erdoberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche. Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat".

Wenn auch einige, wie z. B. Grünwald und Meurer, insbesondere aber Cosack,[1]) trotz der im Bürgerlichen Gesetzbuch getroffenen Regelung immer noch am Eigentum am Luftraume festhalten, so kann m. E., insbesondere wenn man die Geschichte des § 905 in Verb. mit § 903 BGB. ins Auge faßt, heute nur noch von einer Benutzungsbefugnis des Eigentümers am Luftraum, insoweit er letzteren zur Geltendmachung seiner Eigentumsrechte gebraucht, die Rede sein. Die Protokolle[2]) haben sich ausdrücklich dagegen verwahrt, daß durch die ursprüngliche Fassung des damaligen § 849: „Das Eigentum erstreckt sich ..." ein

[1]) Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung, Hannover 1908, S. 33/34; Meurer, Luftschiffahrtsrecht 1909 S. 14; Cosack, Lehrb. des deutschen bürgerl. R. 1903/04 Bd. 2 § 209: „Das Eigentum erstreckt sich auf den Raum über und unter der Grundstücksoberfläche, doch wirkt es dort weniger intensiv".

[2]) Prot. 2. Lesung: Die Entwürfe des BGB. 2. Lesung 1895 Bd. 2 § 819.

Eigentum an einem Raum anerkannt werden solle; daher die heutige nur deswegen gewählte Fassung: „Das Recht des Eigentümers ... erstreckt sich ...“.

Nach geltendem Recht ist daher ein Eigentum am Luftraum ausgeschlossen.[1]) Das mit der Beschränkung des Satz 2 des § 905 dem Eigentümer gewährte freie Benutzungsrecht am Luftraum ist vielmehr ein bloßer Ausfluß des Eigentums am Grundstück. Wird das Recht des Grundeigentümers am Luftraum verletzt, so wird damit das Eigentum als solches, nicht ein davon unabhängiges und selbständiges Recht angegriffen, so daß dem Eigentümer hiergegen die Eigentumsklage zur Seite steht. Monich[2]) hält daher die Bestimmung des § 905 für völlig entbehrlich, ja sogar überflüssig und gefährlich, da sie dem Märchen von der Luftsäule[3]) im Satz 1 des § 905 zur gesetzlichen Anerkennung verholfen habe. Dem ist jedoch nicht so. Wenn auch, wie Planck (Kommentar) richtig ausführt, § 905 Satz 1 selbstverständlich sein mag, so ist er doch nicht bedeutungslos, da er einerseits dem Eigentümer, gegenüber der Unklarheit im bisherigen Recht, die Benutzungsmöglichkeit kraft seines Eigentums am Grundstück ausdrücklich einräumt, andererseits die Grundlage für den Satz 2 liefert, der den Schwerpunkt und Hauptinhalt des § 905 bildet, da in ihm eine Abgrenzung der grundsätzlich vor jedem Eingriff zu sichernden Rechtssphäre von dem darüber gelegenen Luftraum getroffen ist. Eine Anerkennung des Eigentums an der Luftsäule liegt im § 905 nicht.

Das Bürgerliche Gesetzbuch hat also im Gegensatze zu den Motiven (Bd. 3 § 849 S. 263 64), die noch unter eingehender Rechtfertigung die Befugnisse des Grundeigentümers am Luftraum nach obenhin für unbegrenzt erklären, den über jedem Grundstück jeweils liegenden Luftraum horizontal in zwei Zonen geteilt, von denen die untere, die mangels besonderer rechtsgeschäftlicher oder gesetzlicher Fixierung nach den jeweiligen zeitlich

[1]) Hierfür auch die herrschende Ansicht. Vgl. Endemann, Lehrb. d. BGB. 1905 Bd. 2, 1 S. 454ff.; Planck, Komm z BGB. 1900 Anm. zu § 905; Staudinger, Komm z BGB. 1898 Bd. 3 § 905 S. 59 60; v. Grote, Beitr. zum Recht der Luftschiffahrt, Diss. Leipzig 1907, S. 6ff; Erythropel, Das Recht am Luftraum, Diss. Göttingen 1898, der von v. Grote (S. 7) mit Unrecht als Anhänger Cosacks bezeichnet wird, sagt S 21: „Ein Eigentum am Luftraum in der Weise, daß man ihn als Unterlage eines dem Grundeigentümer zustehenden Eigentumsrechts auffaßt, ist daher undenkbar“. Anders noch das österr. BGB. § 297, nach welchem zu den unbeweglichen Sachen „Häuser und andere Gebäude mit dem in senkrechter Linie darüber befindlichen Luftraum“ gehören.

[2]) In Jherings Jahrb. Bd. 38 Heft 3 S. 164/65: Der Umfang des Gegenstandes des Grundeigentums nach BGB.

[3]) a. a. O. S. 155.

und gelegentlich völlig verschiedenen wirtschaftlichen und sonstigen Bedürfnissen höher oder niedriger sein kann, der ausschließlichen Benutzungsbefugnis des Grundeigentümers bezw. sonstiger dinglich Berechtigter untersteht, wogegen an der darüber verbleibenden außerhalb des Interesses des Grundeigentümers liegenden Zone jedem anderen ein freies Benutzungsrecht zusteht.[1])

Das Bürgerliche Gesetzbuch hat mit dieser Regelung auch dem allgemeinen Rechtsbewußtsein des Volkes, das wohl niemals den Luftraum oder gar die Luftsäule dem Grundeigentümer als Eigentum zugesprochen und in der Untertunnelung eines hohen Berges, auf dem jemand ein Grundstück besitzt, oder in dem bloßen Überfliegen eines Grundstücks mittels Luftballon in einer Höhe von mehreren 100 Metern eine Eigentumsverletzung erblickt hat, Rechnung getragen.

Es hat ferner auch den wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnissen mit diesen Vorschriften Rechnung getragen und einer allzu rücksichtslosen und schikanösen Auslegung des Eigentumsbegriffs seitens des einzelnen Grundeigentümers, welche den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen hindernd in den Weg treten könnte, vorgebeugt. Privatrechtliche Bedenken stehen also der Freiheit der Luftschiffahrt nicht hindernd im Wege. Die außerhalb der Interessensphäre des Grundeigentümers liegende Luftzone steht den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen zur Verfügung, ohne daß es, wie bei einer Inanspruchnahme des Grund und Bodens eines Grundberechtigten, erst einer Expropriation bedürfte.

Steht nun diese über der Interessensphäre des Grundeigentümers liegende Luftschicht dem Staate oder wegen ihrer Unbegrenzbarkeit allen Völkern zur absolut freien Verfügung? Welche Rechte hat überhaupt der Staat an dem über seinem Gebiete liegenden Luftraum?

Daß sich der Staat Rechte am Luftraum zuerkennt, ergibt sich schon daraus, daß er es im § 905 BGB. für angezeigt gefunden hat, die Interessensphäre des einzelnen im Luftraum kraft Gesetzes genau abzugrenzen. Der Staat erkennt sich jedoch noch

---

[1]) Durch Satz 1 des § 905 wird die Benutzungsbefugnis des Eigentümers am Luftraum uneingeschränkt geschützt. Wenn also Endemann a. a. O. („als unberechtigte Einwirkung gilt alles, was die wirtschaftliche Benutzung des Grundstücks beeinträchtigen kann") und der Kommentar von Enneccerus-Lehmann a. a. O. („Das Grundeigentum beschränkt sich auf die wirtschaftliche Interessensphäre des Grundstücks") unter Interessensphäre des Grundeigentümers nur die wirtschaftlichen Interessen des Grundeigentümers verstanden wissen wollen, so gehen sie m. E. fehl. Geschützt wird durch § 905 jedes, auch das bloße ästhetische und, soweit es den allgemeinen Anschauungen entspricht, auch das rein persönliche Interesse. Vgl. hierzu Staudinger a. a. O.

weitergehende Rechte zu, indem er im öffentlichen Interesse kraft besonderer öffentlichrechtlicher Normen die Rechte des Grundeigentümers am Luftraum weitergehenden Einschränkungen unterworfen hat. So insbesondere durch das Telegraphenwegegesetz V. 18. 12. 1899.[1])

Welches die Rechte des Staates am Luftraum sind und wem sonst noch Rechte an ihm zuzuerkennen sind, wird Gegenstand der folgenden Erörterungen sein.

II. Der Luftraum im Staats- und Völkerrecht.

Im folgenden sind insbesondere die beiden Fragen zu beantworten:

I. Hat der Staat überhaupt Rechte am Luftraum, und welches ist die rechtliche Natur derselben?

II. Auf welche Teile des den ganzen Erdball umspannenden Luftraums erstrecken sich seine Befugnisse?

Da sich bisher das Interesse des Staates im Luftraum so ziemlich darin erschöpfte, dafür zu sorgen, daß den einzelnen grundbesitzenden Persönlichkeiten im Staate die ihnen gesetzlich zugebilligten Rechte am Luftraum gewahrt blieben und der Staat selbst, infolge der der Luft mangelnden Eigenschaft als Verkehrsmittel, kein hiervon verschiedenes, weitergehendes, unmittelbares Interesse am Luftraum besaß, ist diesen Fragen bis in die jüngste Zeit recht wenig Beachtung geschenkt worden.

Zweifellos hat der Staat zunächst ein Recht an den oben behandelten, zur Interessensphäre seiner einzelnen Rechtssubjekte gehörigen Teilen des Luftraums. Dies ergibt sich schon daraus, daß der Staat verpflichtet ist, kraft seiner Gebietshoheit das Privateigentum gegen Eingriffe anderer Staatsangehöriger sowie gegen Angehörige fremder Staaten, die den Berechtigten im Genusse seines Eigentums oder sonstiger Rechte stören, zu schützen.[2])

Welches ist nun aber die rechtliche Natur dieser vom Staate in bezug auf den Luftraum ausgeübten Rechte, und erstrecken sich diese auch über die Interessensphären der einzelnen Grundeigentümer hinaus und bis in welche Höhe?

Die wenigen älteren Schriftsteller, die sich überhaupt mit

[1]) RGBl. 1899 S. 705 ff. § 12, insbesondere Abs. 1; vgl. ferner v. Grotz a. a. O. S. 9/10.

[2]) vgl. Heimburger, Die Entwicklung der Gebietshoheit 1888 I S. 27 ff.; Fricker, Gebietshoheit und ausschließliche staatliche Herrschaft im Gebiet 1901 S. 64; Bonfils, Lehrb. des Völkerrechts, übersetzt von Grah 1904, S. 52.

dieser Frage beschäftigen[1]) und bei Beantwortung derselben noch nicht den werdenden Luftverkehr im Auge gehabt haben konnten, haben die Luft bisher nur als eine Lebensbedingung für die in ihr lebenden Organismen oder nur unter dem Gesichtspunkt kriegerischer Verwicklung oder der Spionage betrachtet und sind hierbei übereinstimmend der Meinung, daß der Luftraum der Gebietshoheit des jeweiligen Grundstaats unterworfen ist.[2]) v. Holtzendorff, Gareis, Bluntschli fassen den Luftraum dabei als Pertinenz, Rivier, v. Liszt und Ullmann direkt als Staatsgebiet auf. Während jedoch v. Liszt dem Staate uneingeschränkte Gebietshoheit bis in die höchsten Luftregionen gewähren will, sind die anderen obengenannten Autoren sämtlich der Ansicht, daß dem Staate die Gebietshoheit nur bis in die Höhe des Luftraums zuzuerkennen ist, die er durch seine Feuerwaffen noch zu beherrschen vermag. Bluntschli, v. Holtzendorff und Gareis legen hier die Tragweite der Geschütze, Rivier der Handfeuerwaffen zugrunde.[3]) Als horizontale Grenzen werden von ihnen allen die Grenzen des Landgebiets des Staates einschließlich der Territorialgewässer betrachtet.[4])

Erst die Abhandlung Fauchilles „Le domaine aérien et le régime juridique des aerostats", die sich zum ersten Male mit den Fragen des Luftrechts unter dem Gesichtspunkte der Verwendung des Luftschiffs als eines allgemeinen Verkehrsmittels beschäftigte, und die dadurch hervorgerufenen Besprechungen des Institut de droit international, auf dessen Anregung hin Fauchille sein „Projet de Réglément sur le Régime juridique des Aerostats" ausarbeitete und in der Sitzung 1902 zu Brüssel hierüber refe-

---

[1]) Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart 1881 S. 148ff.; Bonfils a. a. O. S. 253ff.; Heimburger a. a. O. S. 78ff. äußern sich zu dieser Frage überhaupt nicht.

[2]) vgl. v Holtzendorff, Handb. des Völkerrechts 1887 Bd. 2 S. 230: „Zum Landgebiet, innerhalb dessen das staatliche Herrschaftsverhältnis seine intensivste Gestaltung gewinnt, wird auch nach Analogie der Grundrechtsverhältnisse der darüber liegende Luftraum als Pertinenz zu rechnen sein"; Gareis, Institutionen des Völkerrechts 1901 S. 72; Bluntschli, Das moderne Völkerrecht als Rechtsbuch 1868 § 332a; Rivier, Principes du droit des gens 1896 Bd. 1 S. 140; v. Liszt, Das Völkerrecht 1907 S. 81: „Zum Staatsgebiet gehören zunächst 1. das Staatslandgebiet, 2. der Luftraum oberhalb der durch die Staatsgrenzen umschriebenen Land- und Wasserfläche"; Ullmann, Völkerrecht 1908 S. 288.

[3]) Rivier, Principes Bd. 1 S. 140, Lehrb. S. 123; v. Holtzendorff Bd. 2 S 230 meint: „Den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend dürfte es sein, wenn man sich für die Friedenszeiten verständigte, den Luftraum bis zu einer Grenze von 1000 m, und zwar von den höchsten Erhebungen des Bodens aus gerechnet, als Herrschaftspertinenz anzuerkennen".

[4]) vgl. Anm. 2.

rierte, haben dem Luftrecht vollkommen neue Bahnen gewiesen. Insbesondere sind im „Projet“ Grundsätze enthalten, die für die Weiterentwicklung des Luftrechts von allergrößter Bedeutung sein dürften.[1]) Der Leitsatz von Fauchilles Lehre ist im Art. 7 seines „Projet“ enthalten und lautet:

> „L'air et libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix et en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation. Ces droits sont relatifs à la répression de l'espionnage, à la police douanière, à la police sanitaire et aux nécessités de la défense“.[2])

Der Luftraum ist also nach seiner Meinung nicht als Pertinenz des Staatsgebiets, sondern als selbständiges Rechtsobjekt aufzufassen. Ebenso wie Luft und Luftraum im Privatrecht in niemandes Eigentum stünden und jeder an ihnen ein freies Benutzungsrecht habe, das nur an den Berechtigungen anderer seine natürliche Grenze finde, ebenso sei auch der Luftraum im Völker- und Staatsrecht in niemandes Eigentum und sei dem freien Gebrauch aller Nationen zu dienen bestimmt. Nur insoweit das Recht der Selbsterhaltung (droit de conservation) es erfordere, dürfe der Grundstaat gewisse Rechte geltend machen. Derselben Meinung ist auch Nys[3]), der für die gleiche Brüsseler Sitzung ein Korreferat ausarbeitete. Während jedoch Fauchille diese Schutzrechte des Grundstaats ziemlich weit ausdehnt, insbesondere Schaffung einer Schutzzone von 1500 m (Zone de protection ou d'isolement) verlangt, innerhalb deren die Luftschiffahrt überhaupt untersagt sein solle,[4]) will Nys von einer derartigen Beschränkung des Luftverkehrs, die er zum Schutze gegen Spionage, Schmuggel und Seucheneinschleppung für überflüssig hält, nichts wissen. Von den übrigen neueren Schriftstellern verlangen Mérignhac, Meili und Meyer grundsätzlich völlige Freiheit der Luft,[5]) die sie nur durch Ausübung einzelner Hoheitsrechte des Grundstaats beschränkt wissen wollen. Anders Grünwald,[6]) Daus[7]) und

---

[1]) vgl. Scholz im Arch. f. öff. R. Bd. 19 S. 602 ff.

[2]) vgl. Annuaire Bd. 19 S. 19—86; abgedr. bei Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 56.

[3]) Annuaire a. a. O.; Rapport de M. Nys S. 86 ff., insbesondere S. 106/07, sowie Revue a. a. O. S. 501.

[4]) Annuaire a. a. O. Art. 8, 32, 22; Revue S. 435 ff.

[5]) Mérignhac, La Conférence internationale de la Paix Paris 1900: „Il faut que l'atmosphère soit aussi libre que la mer“, gelesen bei Daus S. 7; Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 15 ff.; Meyer, Die Erschließung des Luftraums S. 32.

[6]) Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtl. u. strafrechtl. Beziehung S. 31: „Nach alledem geht man nicht fehl, den Raum über einem Staate als zu demselben gehörig zu betrachten, denn er ist durch die Natur selbst zu eng mit dem

v. Grote,[1]) die den Luftraum als zum Staatsgebiet gehörig betrachten und dem Staate demgemäß volle Souveränität zuerkennen. Während Grünwald jedoch den Luftraum bis in die höchste erreichbare Höhe einheitlich als „Eigentumssphäre des Grundstaats" behandelt wissen will,[2]) erscheint es v. Grote angemessen, „dem Staate nur innerhalb seines tatsächlichen Machtbereichs im Luftraum die Gebietshoheit zuzuerkennen" und das darüber liegende Gebiet dem internationalen Weltverkehr zur völlig freien Benutzung zu überlassen.[3]) Daus, der im Prinzip auf Grünwaldschem Standpunkt steht, hält mit Fauchille die Schaffung einer 1500 m hohen, der Schiffahrt unzugänglichen Isolierzone für praktisch, betont aber ausdrücklich im Gegensatz zu Fauchille, daß diese Regelung nur auf einem freiwilligen Entgegenkommen beruhen könnte, zu dem die Staaten sich wechselseitig herbeiließen. Die Souveränität als solche bliebe ihnen auch über diese Schutzzone hinaus erhalten und könnte nach Ablauf der Verträge dadurch geltend gemacht werden, daß die Staaten ihren Luftraum der fremden Schiffahrt verschlössen, „soweit sie eben ein solches Verbot mit wirksamer Kraft faktisch aufrechtzuerhalten imstande wären".[4]) [5])

Welcher dieser verschiedenen Ansichten wird nun beizupflichten sein? Die Luft, die seit der Vervollkommnung des Motorluftschiffes ebenso wie das Festland und das Wasser eine neue Verkehrsbasis geworden ist, weist den alten Verkehrsmöglichkeiten gegenüber große Ähnlichkeiten und große Verschiedenheiten auf. Da diese Gleichartigkeiten und Besonderheiten am besten Gelegenheit geben, zu ermessen, inwiefern sich bereits vorhandene Rechtssätze unmittelbar anwenden lassen oder analoger Anwendung fähig sind, oder inwieweit die Aufstellung neuer Rechtssätze geboten erscheint, daher besonders bestimmend für die rechtliche

---

Grundstaate verbunden, als daß eine Trennung von ihm denkbar wäre". Ferner Grünwald, Der Luftraum, im Arch. f. öff. R. Bd. 24 Heft 2 S. 196: „Nach alledem ist der Raum über einem Staate völkerrechtlich als Teil des Grundstaates zu betrachten"

[7]) Daus, Das Luftschiff in staats- u. völkerrechtl. Hinsicht, Diss. Erlangen 1908 S. 8: „Es läßt sich auch in der Tat wissenschaftlich mit nichts begründen, daß die Staaten, wie z. B. über das entsprechende Landgebiet usw., nicht auch über den zugehörigen Luftraum volle Souveränität haben sollten". Ferner S. 9: „An sich ist die Gebietshoheit des betreffenden Staates über den Luftraum unbeschränkt und unbeschränkbar".

[1]) v. Grote, Beiträge, Diss. Leipzig 1907, S. 23 ff.

[2]) Grünwald, Luftschiff S. 30.

[3]) v. Grote a. a. O. S. 22.

[4]) Daus a. a. O.

[5]) vgl. hierzu die ausgezeichnete Literaturübersicht bei Meyer a. a. O. S. 14 ff.

Natur des neuen Verkehrsmediums und die Normierung des Luftverkehrs sein werden, wollen wir sie an dieser Stelle einer etwas näheren Betrachtung unterziehen.

Das Festland bietet gegenüber dem Luftmeer als Verkehrsmittel kaum irgendwelche Vergleichspunkte. Während sich heute normalerweise auf dem festen Lande der Verkehr infolge der genauen Verteilung des Bodens unter die einzelnen Rechtspersönlichkeiten nur auf den ihm besonders zugewiesenen Straßen und Plätzen vollzieht, die entweder der Allgemeinheit oder bestimmten Personengruppen zum Verkehr zugewiesen sind, und im übrigen von besonderer Erlaubnis der beteiligten Rechtssubjekte abhängig ist, weisen Wasser- und Luftraum durch ihre natürliche Beschaffenheit von vornherein eine grundsätzliche Gemeinschaftlichkeit der Benutzung in allen ihren Teilen auf, durch alle, die dieser Benützung fähig sind.

Seit der 1609 erschienenen Schrift „Mare liberum" des Hugo Grotius ist das Meer ungeachtet der Anstrengungen Oliver Cromwells, der es nur der englischen Flagge untertan wissen wollte, von allen Völkern als grundsätzlich frei und herrenlos anerkannt; es ist die große Verkehrsstraße, „die allen Völkern, die es benutzen wollen, gemeinsam gehört".[1] Jedoch nicht in dem Sinne, daß es einer gemeinsamen Beherrschung unterworfen wäre. Es ist im Gegenteil frei, d. h. niemandes Herrschaft unterworfen, und daher jedermann in allen seinen Teilen frei zugänglich.[2]

Die Meeresfreiheit hat indessen schon frühzeitig[3] für gewisse Meeresteile ihre Einschränkung gefunden, und zwar haben hierbei folgende drei Faktoren, die wir auch bei Betrachtung der luftrechtlichen Verhältnisse einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen haben werden, auf die Gestaltung der seerechtlichen Verhältnisse eingewirkt:

1. Das Verkehrsinteresse, das auf volle Freiheit des Verkehrs hindrängt.
2. Das Schutzbedürfnis des Einzelstaates, welches in einzelnen Meeresteilen gewisse Rechte fordert.

---

[1]) vgl. Bonfils S. 309 ff., der S. 311/12 eine eingehende Geschichte der Meeresfreiheit gibt. Ferner Heimburger a. a. O. S. 87 ff., der allerdings S. 94 die Meeresfreiheit noch nicht durch das Völkerrecht für anerkannt hält.

[2]) vgl. Rivier, Principes Bd 1 § 17 S. 235: „C'est donc à tort qu'on la dit parfois commune à tout les Etats. La communauté impliquerait une domination collective de tous les Etats maritimes, ce qui serait aussi contraire à la notion de la liberté qu'à la réalité des faits".

[3]) s. Grotius, De iure belli ac cacis 1626 l. II cap. III §§ 10, 13.

3. Die gegenseitigen Machtmittel des Uferstaates und der fremden Staaten, welche für Festsetzung der Grenzen, innerhalb deren die Ausübung gewisser Hoheitsrechte zu gewähren ist, maßgebend sind.

Unter Berücksichtigung dieser drei Faktoren hat sich folgende Einteilung der Meeresgebiete in völkerrechtlicher Hinsicht herausgebildet, nach der man unterscheidet:

I. Das offene Meer (la haute ou plaine mer). Hier besteht für den Staat als solchen kein Schutzbedürfnis, da von dort aus auf das Landgebiet durch Waffengewalt in keiner Weise eingewirkt werden kann. Demgegenüber ist der Uferstaat auch nicht imstande, daselbst irgendwelche Hoheitsrechte durchzusetzen. Es kommt somit das Verkehrsinteresse allein zur Geltung, das der grundsätzlich vollen Meeresfreiheit nicht hindernd im Wege steht. Die hohe See steht also weder im Eigentum noch unter der staatlichen Gerichtsbarkeit oder Herrschaft irgend eines Staates. Es gilt in diesem staatenlosen Gebiete weder Staats- noch Privatrecht. Jeder tritt dem anderen als gleichberechtigt entgegen. Die verschiedenen Staaten angehörigen Rechtssubjekte sind an und für sich nicht nur keinen gemeinsamen, sondern überhaupt keinen Rechtsgrundsätzen unterworfen. Man hat daher frühzeitig zu der heute allgemein anerkannten Fiktion gegriffen, daß jedes unter seiner Nationalflagge fahrende Schiff auf hoher See als schwimmender Gebietsteil des Mutterlandes anzusehen ist.[1])

II. Die Eigen- oder Territorialgewässer.[2]) Es sind dies, abgesehen von den vollkommen vom Staatsgebiete eingeschlossenen und mit dem Meere nicht in Verbindung stehenden

---

[1]) Hierbei erstreckt sich jedoch die sich aus der Nationalität des Schiffes ergebende Gebietshoheit des Mutterlandes nur auf das Schiff selbst, nicht auch auf den von ihm eingenommenen Meeresteil. Die von verschiedenen Schriftstellern, insbesondere de Cussy, ferner Hautefeuille, Phillimore, und auch Bluntschli vertretene Ansicht, daß wenn Schiffe auf offener See fahren, sich die Gebietshoheit ihrer Staaten ungehemmt auf den Bereich der Schiffe und den Teil des Meeres erstreckt, in welchem das Schiff sich gerade befindet (domaine navale ou souveraineté ambulatoire), bei Kriegsschiffen also auf den durch die Tragweite der Geschütze beherrschten Raum, erscheint Perels nicht genügend begründet und mit der Meeresfreiheit unvereinbar. Heimburger a. a. O. S. 101 nimmt m. E. mit Recht nur fortdauernde Herrschaft des heimischen Rechts an und erklärt deswegen obige Fiktion für überflüssig. Vgl. Bluntschli a. a. O. § 318; F. Baron de Cussy, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations Bd. 2 1856 I S. 147; im übrigen s. Bonfils a. a. O. S. 312 und Perels a. a. O. 1882 § 6 S. 47 ff.

[2]) v. Liszt a. a. O. S. 85 nennt sie „Binnenseen im weiteren Sinne" (mare clausum) und nennt die Ströme, Binnenmeere und -seen „Eigengewässer"; Kaltenborn, Seerecht 1885 Bd. 2 S. 343 nennt sie „Eigentumsgewässer"; Bonfils a. a. O. S. 260 nennt sie „Binnenmeer im weiteren Sinne" und bezeichnet dagegen die Binnenmeere mit „mers intérieures".

volle Freiheit. Demgemäß hat sich schon frühzeitig[1]) die noch heute geltende Auffassung herausgebildet, daß die Beschränkung der Meeresfreiheit außerhalb der Schußweite der Strandbatterien aufzuhören habe. Im Interesse der Gleichmäßigkeit und Genauigkeit hat sich jedoch in der internationalen Praxis seit Anfang des 19. Jahrhunderts, der damaligen Tragweite der Geschütze entsprechend, vielfach als Grenze des Küstenmeeres die Entfernung von 3 Seemeilen = 7556 m, vom niedrigsten Wasserstand der Küste aus gemessen, herausgebildet.[2]) In den letzten Jahrzehnten haben die meisten Staaten statt der der heutigen Tragweite der Geschütze nicht mehr entsprechenden „Dreimeilenzone"[3]) teils durch Staatsverträge, teils durch Gesetze andere, zumeist weitere Grenzen für ihre Küstengewässer festgesetzt. Daraus, daß es hierbei an einer festen Staatenpraxis mangelt, ist, wie dies auch Schücking mit vollem Recht tut, zu schließen, daß nach geltendem Recht der Uferstaat das Recht hat, seine Grenzen so weit ins Meer hinauszuschieben, als er es zu seiner Sicherheit gegen Einschleppung von Krankheiten, Schmuggel usw. für notwendig befindet, daß er jedoch die durch die Kanonenschußweite bestimmte Linie nicht überschreiten darf.[4])

Legen wir nun die Grundprinzipien, die für die Bildung der Rechtsverhältnisse des Luftraums in privatrechtlicher Hinsicht und für die Rechtsverhältnisse zur See maßgebend sind, für die Betrachtung des Luftraums in öffentlichrechtlicher Hinsicht zugrunde, so ergibt sich ohne weiteres eine horizontale, durch die Grundstaatsverhältnisse bedingte Teilung des Luftraums. Es ist zu scheiden

1. der über staatenlosen Gebieten, insbesondere dem freien Meere befindliche Luftraum;
2. der über dem Staat und seinen Territorialgewässern befindliche Luftraum;
3. der über den Küstengewässern befindliche Luftraum.

Ebensowenig wie in den staatenlosen Gebieten und auf dem hohen Meere irgendein bestimmtes öffentliches oder Privatrecht

[1]) vgl. Bynkershoek, De dominio maris 1703 cap. II: „quare omnino videtur rectius eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta exploduntur, eatenus quippe cum imperare tum possidere videmur. Loquor enim de his temporibus, quibus illis machinis utimur alioquin generaliter dicendum esset: potestatem terrae finitur ubi finitur armorum vis". Vgl. hierzu Schücking a. a. O. S. 6ff.

[2]) vgl. Bonfils a. a. O. S. 259.

[3]) Die heutigen Geschütze haben bis 28 km Tragweite, was einer Zone von etwa 15 Seemeilen Breite entsprechen würde.

[4]) Schücking a. a. O. S. 13.

gilt, so sind auch die über diesen Gebieten befindlichen Lufträume mangels jeglichen Schutzinteresses und mangels jeglicher Einwirkungsmöglichkeit irgendeines Staates keinerlei staatlicher Gesetzgebung unterworfen. Sie sind ebenso wie das freie Meer, bei dem auch einzig und allein das internationale Verkehrsinteresse zur Geltung kommt, als „freies Luftgebiet" jedem, der in sie gelangen kann, vollkommen frei zugänglich.

Ganz anders verhält es sich mit dem für unsere Betrachtung wichtigsten Gebiete, mit dem über den Staaten und den Territorialgewässern liegenden Luftraum. An diesem bestanden, wie wir schon oben sahen, bereits früher in den untersten Schichten weitgehende privatrechtliche Interessen der einzelnen Staatsbürger und somit auch öffentlichrechtliche Interessen des Staates. Seitdem nun aber die Luft ein Verkehrsmittel geworden ist, hat der Staat auch in den höheren Luftschichten weitergehende eigene Interessen.

Reichen nun diese staatlichen Interessen bis in die höchsten erreichbaren Luftschichten hinein, oder hat der Staat über eine gewisse Höhe, vielleicht die erfahrungsgemäß höchste Höhe der Luftschiffahrt hinaus keine Interessen mehr am Luftraum? Es wäre im letzteren Falle mit Grünwald zu erwägen, ob die Dreiteilung des Meeres nicht auch auf den Luftraum Anwendung finden könnte, dergestalt, daß „die unteren Schichten, in denen sich das Leben der Menschen in seinen gewöhnlichen Grenzen abspielt",[1]) den Eigengewässern des Meeres gleich als Staatsgebiet, die ausschließliche Interessensphäre des Staates als Küstengewässer und die darüber liegenden, nicht mehr der Machtbefugnis des Grundstaates unterworfenen Luftschichten gleich dem hohen Meere als freies Luftmeer zu behandeln wären.

Diese Einteilung wäre jedoch den tatsächlichen Verhältnissen, insbesondere der Eigenart der Luft nicht entsprechend, da sich internationales Verkehrsbedürfnis, Schutzbedürfnis und gegenseitige Machtmittel bei den übereinanderliegenden Luftschichten in ganz anderer Weise gruppieren, als dies bei den nebeneinanderliegenden Meereszonen der Fall ist.[2])

Zunächst erscheint es als völlig ungerechtfertigt, die privatrechtliche Eigentumssphäre den Territorialgewässern gleich als Staatsgebiet zu behandeln. Da die für die Gestaltung der Rechtsverhältnisse des Luftraums im Privatrecht maßgeblichen, aus der

[1]) Grünwald a. a. O. S. 26.

[2]) Grünwald a. a. O. S. 27 ff.: „Diese Einteilung ist jedoch einseitig, lediglich auf den Machtverhältnissen des Grundstaates aufgebaut, die Interessen des letzteren wie der Staatsgesamtheit sind dabei nicht in gebührender Weise berücksichtigt worden; bei der Frage nach dem Interesse des Grundstaates an den über ihm befindlichen Luftschichten trifft man aber gerade auf die grundlegendsten Unterschiede für die völkerrechtliche Behandlung von See und Luft".

natürlichen Beschaffenheit der Luft folgenden Gesichtspunkte auch im vollen Umfange bei Betrachtung des Luftraums in öffentlich-rechtlicher Hinsicht Berücksichtigung verdienen — ich sehe wenigstens keinen vernünftigen Grund dafür ein, diesen Gesichtspunkten für das öffentliche Recht ihre Bedeutung abzusprechen —, so würde auch die Behandlung der Eigentumssphäre als Staatsgebiet aus den bereits oben angegebenen Gesichtspunkten[1]) mit der natürlichen Beschaffenheit der Luft unvereinbar sein. Denn ebensowenig wie der über einem Grundstücke befindliche Luftraum im Eigentum des Grundberechtigten steht, ebensowenig kann sich der Staat infolge der Unabgrenzbarkeit und Unermeßlichkeit des Luftraums an einzelnen Teilen desselben Eigentum oder vollkommene Gebietshoheit gleichwie am Landgebiete verschaffen. Der Luftraum ist vielmehr ebenso wie für den Grundberechtigten so auch für den Staat *eine bloße Interessensphäre*, in der es dem Staate an der Souveränität ermangelt.

Wie der Grundberechtigte jedoch an dem über seinem Grundstücke liegenden Luftraum ein freies Benutzungsrecht hat, in dessen Ausübung das Recht ihn innerhalb gewisser Grenzen schützt, so steht ein solches Recht an dem über ihm befindlichen Luftraum auch dem Einzelstaate zu, der kraft der über sein Landgebiet ihm zustehenden Gebietshoheit und seiner Souveränität befugt ist, dieses Benutzungsrecht innerhalb gewisser, weiter unten zu erörternder Grenzen gegen etwaige Sonderinteressen sowie fremdstaatliche Übergriffe zu schützen.

Einer Abgrenzung der Eigentumssphäre von der Sphäre rein staatlicher Interessen würde auch jede innere Berechtigung fehlen. Wenn der Staat in den unteren Luftzonen durch seine Gesetzgebung die einzelnen Grundberechtigten in der Ausübung ihrer sich aus dem Grundeigentum ergebenden Rechte am Luftraum schützt, gleichzeitig aber gegen eine schikanöse Ausnutzung des Eigentumsrechts vorgeht und in den höheren Luftschichten besonders die Interessen der Allgemeinheit zu wahren sucht, so ist dies der Ausfluß derselben staatlichen Tätigkeit, die nach bestehenden Rechtssätzen den Schutz nach außen und innen sowie die Pflege aller sonstigen staatlichen und Einzelinteressen bezweckt. Der Staat hat somit in den höheren, dem Verkehr dienenden Luftschichten durchaus kein geringeres und etwa verschiedenartiges Interesse. Auch Schutzbedürfnis und Einwirkungsmöglichkeit des Grundstaats sind, wie wir noch sehen werden, in beiden Luftschichten in annähernd gleicher Weise vorhanden. Die Abgrenzung der Eigentums- und der darüberliegenden Interessensphäre des Grund-

[1]) s. oben S. 5ff. der Arbeit.

staats würde endlich auch zu den allergrößten Schwierigkeiten führen.[1]) Wie wir oben gesehen haben, verläuft die Grenze der Interessensphäre des Grundberechtigten je nach den örtlich und zeitlich verschiedenen wirtschaftlichen Bedürfnissen höher oder tiefer, so daß die über den ganzen Staat sich hinziehende Fläche, die die Grenze zu bilden haben würde, eine äußerst mannigfache Gestaltung erleiden müßte. Zudem fehlt es im Gegensatz zum Festland und Meere (Grenzpfähle, Bojen) in der Luft an jeglichen Mitteln, die Grenze deutlich erkennbar festzulegen, so daß schon im innerstaatlichen, noch mehr aber im internationalen Verkehr, der stets eine klare, genaue Abgrenzung der verschiedenen Hoheits- und Interessensphären fordert, die größten Unklarheiten und Verwicklungen ständig zu befürchten sein würden.

Soweit die Interessen des Staates reichen, besteht somit eine einheitliche Interessensphäre, die der gleichen rechtlichen Behandlung zu unterstellen sein wird. Die Annahme eines Luftstaatsgebietes, wie sie sich insbesondere bei v. Liszt (a. a. O. S. 81) vorfindet, ist m. E. unbedingt abzulehnen.

Existiert nun eine nach Analogie des hohen Meeres völlig frei zu behandelnde höchste Luftzone? Auch dies ist m. E. in Abrede zu stellen.

Wie die bisher mit Lenkballons, insbesondere mit den Zeppelinschen Luftschiffen gemachten Erfahrungen ergeben haben, sind die unteren Luftschichten für den Luftverkehr wegen der besseren Beherrschung der Luftströmungen sowie wegen des beim Befahren höherer Luftschichten infolge der Ausdehnung des Gases unvermeidlichen Gasverlustes am geeignetsten; ganz besonders aber deswegen, weil ein Motorballon, der größere Höhen aufsuchen will, stets genötigt ist, einen recht erheblichen Teil seines Benzinvorrates, den er beim Befahren tieferer Luftschichten als eine Art Ballast mitnehmen könnte, zurückzulassen, wodurch seine Fahrtdauer meist in einer Weise verkürzt wird, die für die praktischen Zwecke kaum ausreicht, und auch die erforderliche Betriebssicherheit gefährdet wird. Zeppelin meint, daß man für die Motorluftschiffahrt als praktische obere Grenze 1500 m annehmen könnte, „weil nach Erreichung dieser Höhe gerade noch genügend Tragkraft zur Beibehaltung von Betriebsmitteln" verbleibe.[2]) Zudem treten bereits in Höhen von 3000 m bei vielen Menschen Anzeichen der „Höhenkrankheit" auf (Herzklopfen, Schläfrigkeit, Nasenbluten, Schwindel u. dgl. mehr), die eine künstliche Atmung (Sauerstoff) erforderlich machen.[3])

[1]) vgl. Grünwald a. a. O. S. 29.
[2]) Zeppelin, Die Eroberung der Luft 1908 S. 16.
[3]) Linke, Moderne Luftschiffahrt 1903 S. 162.

Die höheren Luftregionen scheiden somit als regelmäßige Wege des Luftverkehrs so ziemlich aus, d. h. an ihnen besteht kein dringendes internationales Verkehrsbedürfnis. Sie dürften wohl nur in wissenschaftlichem und sportlichem Interesse aufgesucht werden. Auch der andere Grund, der beim offenen Meere für volle Freiheit spricht, nämlich der Mangel jeglichen Schutzbedürfnisses irgendeines Staates, ist bei den höchsten Luftschichten nicht vorhanden. Ein Teil der von den Luftschiffen event. zu erwartenden schädigenden Wirkungen des Grundstaates (fahrlässiges Fallenlassen fester Gegenstände, Abwerfen von Sprengkörpern u. dgl.) ist bei den in den höchsten erreichbaren Luftregionen fahrenden Luftschiffen ebenso zu fürchten wie von den in mäßiger Höhe sich bewegenden. Selbst die Spionagegefahr, die Fauchille in erster Linie zum Verbot der Luftschiffahrt in geringerer Höhe als 1500 m über der Erdoberfläche veranlaßt, besteht bis in diejenigen Luftschichten, die wegen ihrer Höhe als regelmäßige Wege des Luftverkehrs schon gar nicht mehr in Betracht kommen, fast unverändert fort; denn in den letzten Jahren hat sich die Ballonphotographie derartig vervollkommnet, daß Aufnahmen aus 4000—5000 m Höhe deutliche und klare Bilder lieferten; ja selbst Aufnahmen zur Nachtzeit mittels Scheinwerfers aus bedeutender Höhe sind heute kein Ding der Unmöglichkeit mehr.[1])

Dadurch, daß man vertikale Grenzen bestimmt, innerhalb deren die Luftschiffahrt ausgeschlossen sein soll, wird man sich vor den von ihr event. zu erwartenden schädigenden Wirkungen nicht schützen können. Hier können nur die weiter unten erwähnten horizontalen Abgrenzungen helfen.[2])

Das bis in die höchsten Luftschichten hineinreichende, für den Staat bestehende Schutzbedürfnis steht also einer dem hohen Meer gleichen Behandlung dieser Luftschichten entgegen.

Was endlich bereits oben von der praktischen Undurchführbarkeit einer vertikalen Abgrenzung der privaten Eigentumssphäre von

---

[1]) vgl. hierzu Hildebrand, Die Luftschiffahrt 1907 S. 322 ff., der das Verfahren der Ballonphotographie, ferner (S. 368 ff.) das Lesen und (S. 387 ff.) das Verfahren zur Auswertung von Photogrammen einer genauen Darstellung unterzieht. S 403 finden sich einige Aufnahmen aus 2400 m Höhe, die alle Einzelheiten deutlich erkennen lassen. Vgl. ferner Linke a. a. O., dessen Werk (S. 127) mehrere ebenfalls wohlgelungene Ballonaufnahmen aus 2000 und insbesondere eine noch recht deutliche Aufnahme aus 5000 m Höhe enthält.

[2]) Im übrigen möchte ich mich ganz dem von Daus a. a. O. S. 16 Anm. 2 Ausgeführten anschließen, woselbst Daus vor übermäßiger Spionenfurcht warnt und dem französischen Luftschiffer Renard beipflichtet, welcher meint: „Der Luftschiffer sehe von oben herab durchaus nichts anderes, als was er durch genaue Nachrichten, die sich jeder Staat heute zu verschaffen weiß, schon ziemlich zuverlässig über alle die heimischen und fremdstaatlichen Verteidigungs- und Angriffsmöglichkeiten . . . usw. in Erfahrung gebracht hätte".

der darüberliegenden, mehr oder weniger ausschließlichen Interessensphäre des Staates in seiner Gesamtheit gesagt wurde, gilt in erhöhtem Maße für die Abgrenzung einer freien Luftzone. Gerade in den höchsten Höhen ist es mangels geeigneter Mittel und wegen der durch Wolkennebelbildung, Schnee und Regen eintretenden Schwierigkeiten absolut unmöglich, die Flughöhe eines Luftschiffes auch nur mit mit einiger Sicherheit festzustellen.[1])

Wenn Fauchille und andere[2]) darauf hinweisen, daß es dem Staate mit seinen Machtmitteln unmöglich sei, seinem Willen in den höchsten Luftregionen Geltung zu verschaffen, und deswegen eine verschiedenartige Behandlung der höchsten Luftschichten erforderlich sei, so ist dem entgegenzuhalten, daß, seitdem das Luftschiff ein Verkehrsmittel geworden ist, eine solche Machtlosigkeit in keiner Weise besteht, da der Grundstaat durch seine Luftschiffe fast ebenso wie der Küstenstaat in den Küstengewässern durch seine Staatsschiffe in den meisten Fällen in der Lage sein wird, seinem Willen Nachdruck zu verleihen. Für die übliche Fahrhöhe der lenkbaren Luftschiffe (1000—2000 m) dürfte die Tragweite der heutigen Feuerwaffen auch völlig ausreichen.[3])

Nach alledem, schon wegen der Undurchführbarkeit einer genauen Abgrenzung, insbesondere aber wegen der in allen Luftschichten vorhandenen ziemlich gleichartigen Interessen, ist es unbedingt nötig, den gesamten über dem Grundstaate liegenden Luftraum vollkommen einheitlichen Rechtssätzen zu unterwerfen, und zwar halte ich hier, nachdem sich die für das hohe Meer und die Territorialgewässer geltenden Rechtssätze auf keinen Teil des Luftgebietes als anwendbar erwiesen haben, die für die Küstengewässer geltenden Vorschriften einer analogen Anwendung auf den gesamten über dem Staate liegenden Luftraum für durchaus fähig.

Was breits von den höchsten Luftschichten und den in der Eigentumssphäre der Grundberechtigten liegenden Luftschichten

---

[1]) Das von Fauchille, Revue S. 464 ff. vorgeschlagene Verfahren, mittels einer von ihm aufgestellten Tabelle und einer nicht ganz einfachen Berechnung die Flughöhe nach der Größe der einzelnen Luftschiffstypen festzustellen, könnte bei unsachgemäßer Anwendung, die bei Handhabung durch subalterne Organe, denen naturgemäß öfters die Höhenfeststellung überlassen werden müßte, wegen der Kompliziertheit des Verfahrens leicht vorkommen würde, zu den größten internationalen Verwicklungen führen. Man bedenke, welches Aufsehen in der internationalen Welt stets unberechtigte Durchsuchungen von Seeschiffen durch fremde Kriegsschiffe hervorzurufen pflegen.

[2]) Fauchille, Revue S. 435 ff; ferner Bluntschli a. a. O. § 362a; Gareis a. a. O. S. 72; v. Holtzendorff Bd. 2 S. 230; v. Grote S. 21, 22.

[3]) Die neuesten Kruppschen Ballonabwehrkanonen erreichen nach Meurer (Luftschiffahrtsrecht S. 11) eine Scheitelhöhe von 11500 m, sind somit imstande, bis in die höchsten erreichbaren Luftschichten (bisher 10500 m) zu dringen.

gemeinsam gilt, nämlich daß sie beide Interessensphären des Grundstaates sind, gilt in demselben Umfange wie für die untersten Luftschichten und in höherem Maße wie für die höchsten Luftschichten auch für die in mittlerer Höhe liegenden Luftschichten, die ja gerade die große internationale Verkehrsstraße des Luftverkehrs bilden und auf deren Beschaffenheit — will und muß man alle Luftschichten nun einmal einer gemeinsamen Regelung unterziehen — vorzüglich Rücksicht zu nehmen sein wird. Wir kommen daher zu folgendem Ergebnis:

Der gesamte über dem Staatsgebiet befindliche Luftraum ist gleich den Küstengewässern nicht Staatsgebiet, sondern **bloße Interessensphäre des Staates.** In ihm steht dem Staate die Ausübung gewisser Hoheitsrechte, mithin eine beschränkte **Lufthoheit** als Ausfluß seiner Gebietshoheit zu.

Was den über den Küstengewässern befindlichen Luftraum anlangt, so würde ich — obwohl mir die Beantwortung der Frage noch etwas verfrüht erscheint — mit Grünwald und Daus[1]) dazu neigen, auch ihn als Interessensphäre des Grundstaates zu bezeichnen.

Den nur von Daus (S. 12) gemachten Vorschlag, für die Luftschiffahrt eine sogen. „Territorial- oder Grenzzone" zu bilden, eine Zone, „die zwischen zwei Grenzstaaten so zu laufen hätte, daß ihre Mittellinie durch die jeweiligen politischen Grenzen gebildet würde und die Außenseiten zu gleichen Abständen von dieser Linie in den Nachbarländern lägen", halte ich für durchaus unpraktisch, die für die Zweckmäßigkeit einer solchen Grenzzone daselbst angeführten Gründe für nicht zutreffend. Wenn Daus diesen Vorschlag macht, um die Folgen etwaiger unbeabsichtigter Grenzüberschreitungen zu vermeiden und spionageähnliche Handlungen einzuschränken, und deswegen die Forderung stellt, daß diese Zone überhaupt nicht befahren werden solle, so wird durch seinen Vorschlag, der an Stelle der einen nunmehr zwei Grenzen setzen will, die Lage für den Luftschiffer eher verwickelter als vereinfacht und die Möglichkeit, zwischen nervösen Nachbarn unangenehme Erörterungen zu schaffen, eher noch vergrößert. Zudem übersieht Daus, daß die Schaffung einer solchen Zone durchaus nicht gegen Ausspionierung der Grenzfestungen helfen würde, da diese oft viel weiter als die von ihm vorgeschlagene halbe Breite der Zone gleich 1500 m von der Grenze entfernt liegen. Endlich würde diese Zone für den internationalen Verkehr ein unnötiges Hemmnis bedeuten.

[1]) Grünwald, Luftschiff S. 36, Der Luftraum in rechtlicher Beziehung im Arch. f. öff. R. Bd. 24 Heft 2 S. 201; Daus a. a. O. S. 11.

Besonderer Teil.

Die für den Luftverkehr aufzustellenden innerstaatlichen und völkerrechtlichen Normen.

Die Ergebnisse der bisherigen Betrachtungen bilden für uns die Grundlage für die der Luftschiffahrt zu gebende rechtliche Normierung. Bevor wir jedoch unsere skizzen- und umrißhafte Darstellung dieser Normen beginnen, sind dem neuen Verkehrsmittel einige vorbemerkende Worte zu widmen.

Unter „Luftschiff" seien im folgenden die nach Art der von Graf Zeppelin, Groß, Parseval, Santos Dumont und anderen mehr konstruierten Typen von Lenkballons verstanden, die sich mit eigener, vom Menschen geleiteter Kraft im Luftraum nach allen Richtungen, also auch gegen den Wind, frei fortzubewegen vermögen und zum Transport von Menschen und Lasten Verwendung finden können.[1])

Die Beantwortung der Frage, ob man die heute ebenfalls bereits ziemlich vervollkommneten Flugapparate (schwerer als Luft) unter den Begriff des Luftschiffs wird einbeziehen können, erscheint, da die Entwicklung dieser Maschinen in den letzten Jahren hinter der der Motorballons etwas zurückgeblieben ist, zurzeit noch verfrüht.[2]) Die bisherige Entwicklung scheint darauf hinzudeuten, daß sie, anders wie der riesenhafte Motorballon, nur zum Transport von wenigen Personen oder geringen Lasten geeignet sein und mehr ein sportliches als allgemeines Verkehrsmittel bilden werden.

---

[1]) Im übrigen sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die nachstehenden Rechtsnormen nicht etwa gerade für die obengenannten Typen von Luftschiffen, sondern auch für das noch zu verbessernde Zukunftsluftschiff, das vielleicht Betriebssicherheit, Schnelligkeit und Billigkeit der bisherigen Verkehrsmittel aufweist, gelten sollen.

[2]) In allerneuester Zeit sind wieder bessere Erfolge mit Flugapparaten hauptsächlich in Frankreich erzielt und Schnelligkeiten von 50—60 km in der Stunde erreicht worden. Inzwischen hat am 26. 7. 1909 Blériot die 33 km breite Strecke zwischen Calais und Dover in 23 Minuten überflogen. Tagtäglich treffen Nachrichten von weiteren Vervollkommnungen der Flugapparate ein, doch werden die Flugapparate wohl kaum den großen Aktionsradius und die große Tragkraft der Luftschiffe erreichen.

Falls sie dieselben oder ähnliche Eigenschaften wie die Motorballons aufweisen sollten, könnten vielleicht verschiedene für die „Luftschiffe" geltende Vorschriften auch für die Flugapparate Anwendung finden. Dies ist jedoch Sache der praktisch-technischen Erfahrung und fällt außerhalb des Rahmens dieser Abhandlung. Inwieweit nicht lenkbare, unbemannte und Fesselballons einer besonderen rechtlichen Beurteilung bedürfen, sei weiter unten erwähnt.

I. Allgemeine Vorschriften.

Wie wir oben gesehen haben, steht dem Grundstaate in dem über seinem Gebiete befindlichen Luftraum bis in die höchsten erreichbaren Luftschichten zum Schutze seiner Interessen eine beschränkte „Lufthoheit" zu. Diese Hoheitsrechte, die ebenso wie die Rechte des privaten Grundberechtigten am Luftraum nur ein Ausfluß, eine notwendige Folge des Rechtes an Grund und Boden, für den Staat also nur ein Ausfluß der über sein Landgebiet ausgeübten vollen Gebietshoheit sind, werden sich, da der Luftraum nicht Gegenstand selbständiger Rechte ist, auf den Schutz der staatlichen Interessen beschränken müssen. Denn da nach der von uns vertretenen Theorie der den ganzen Erdball umspannende Luftraum in seiner Gesamtheit niemandes Herrschaft unterworfen ist und daher ebenso wie das Meer allen Staaten und Völkern zur grundsätzlich freien Verfügung steht, die nur eine Grenze an den vitalen Interessen der einzelnen Grundstaaten findet, so würde eine weitere Ausdehnung der grundstaatlichen Befugnisse in die Rechte der anderen mitberechtigten Nationen ebenso eingreifen, als wenn irgendein Staat auf dem Meere besondere Rechte für sich in Anspruch nehmen wollte. Ein solches Vorgehen würde einen Eingriff in die Souveränität der anderen gleichberechtigten Nationen bedeuten. Eine genaue Abgrenzung der grundstaatlichen Rechte gegen die der Allgemeinheit auf der oben angegebenen Grundlage wäre somit der völkerrechtlich ideale, anzustrebende Zustand.

Da indessen jeder Grundstaat kraft seiner Souveränität, die keine höhere Instanz über sich duldet, die zum Schutze seiner Interessen dienenden Rechte formell mit dieser Begründung ganz willkürlich ausdehnen könnte, ohne daß es den anderen Staaten, deren Rechte gegebenenfalls dadurch verletzt werden könnten, mangels einer allgemein geltenden Norm[1]) möglich wäre, ihn daran zu

[1]) Die auch selbst für das Seerecht noch nicht existiert; vgl. hierzu Boyens, Das deutsche Seerecht 1847 Bd. 1 S. 21.

hindern,[1]) so erscheint auch mir der von Meili[2]) angedeutete Weg, „Schaffung eines internationalen Rechtstitels", der einzig gangbare.[3]) Wenn sich bisher in den Küstengewässern der einzelnen Uferstaaten eine bestimmte, allerdings bis heute noch recht verschiedenartige Praxis[4]) für die Handhabung der staatlichen Hoheitsrechte herausgebildet hat, so ließe sich doch wohl auch im Wege internationaler Vereinbarung eine Begrenzung der Rechtssphären der einzelnen Staaten am Luftgebiet erreichen.[5]) Nun steht aber der Luftraum im Gegensatz zum Meere mit dem Landgebiet noch in viel innigerem Zusammenhange und ist nicht wie das Meer auch Trennungs-, sondern ausschließlich Verbindungsmittel zwischen den Nationen. Für die Staaten, die durch den Luftverkehr viel mehr miteinander in Berührung kommen werden, entstehen dadurch mehr Reibungsflächen, zu deren Beseitigung eine recht baldige positivrechtliche Normierung im Wege internationaler Vereinbarung dringend geboten erscheint. Eine einzelstaatliche Regelung oder ein Sichbehelfen mit gewohnheitsrechtlich durch längere Übung im internationalen Verkehr sich herausbildenden Normen verspricht hier bei dem scharfen Gegenübertreten der Einzel- und Sonderinteressen wenig Erfolg und wäre imstande, die Entwicklung eines rationellen Luftverkehrs möglichst lange hintanzuhalten, da zu erwarten steht, daß die Einzelstaaten ihre Einzelinteressen zu weit verfolgen und dem Allgemeininteresse allzuwenig Konzessionen machen würden.

1. Die einzelnen Hoheitsrechte des Grundstaats.

Welche Rechte werden nun bei einer internationalen Regelung des Luftschiffahrtsrechts die Grundstaaten billigerweise für sich in Anspruch nehmen dürfen und müssen?

---

[1]) Ein Beispiel hierfür bietet die Territorial Waters Jurisdiction Act von 1878; vgl. auch Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 27.

[2]) Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 48.

[3]) Ob das durch Begründung von Luftservituten oder sonstwie zu geschehen hätte (vgl. Meili a. a. O. S. 48), ist hier nicht weiter zu erörtern. In der Begründung von Luftservituten würde allerdings das Zugeständnis zum mindesten tatsächlich vorhandener unbeschränkter Gebietshoheit der einzelnen Staaten am Luftraume liegen. Bezüglich der einzelnen Punkte, über die besonders eine staatliche Einigung erwünscht wäre, vgl. Meili, Das Luftschiff u. die Rechtswissenschaft a. a. O. S. 251

[4]) vgl. Schücking a. a. O. S. 11 Anm. 2, S. 12 Anm. 1 u. 2.

[5]) Mérignhac (a. a. O. Bd. 2 S. 405/06): „Des lors comme relativement à la mer territoriale il serait nécessaire que les Etats s'entendissent pour fixer conventionellement une limite transactionelle portant l'atmosphère territoriale à la fois assez haut pour garantir les intérêts d l'Etat sous-jacent et assez bas pour respecter ceux de la navigation aérienne".

Die Sonderrechte der Grundstaaten an ihrer Luftinteressensphäre werden sich wegen der fast völligen Gleichartigkeit der für die Rechtsgestaltung beider maßgeblichen Gesichtspunkte so ziemlich mit den Hoheitsrechten decken, die der Küstenstaat im Küstenmeer ausübt. Als vorzüglichstes Recht des Einzelstaates am Luftraum wird analog den für die Küstenfrachtfahrt geltenden Rechtssätzen[1]) anzuerkennen sein:

a) Das Recht auf ausschließlichen Betrieb der innerstaatlichen Luftschiffahrt durch nationale Luftschiffe.

Hierbei würde es natürlich jedem Staate frei stehen, von dieser Befugnis Gebrauch zu machen oder nicht. Wenn Deutschland von diesem ihm völkerrechtlich zustehenden Recht für die Küstenschiffahrt Gebrauch gemacht hat,[2]) so empfiehlt sich eine ähnliche Regelung dringend für den Luftverkehr, der den Staat weit größeren Einwirkungen aussetzt als der Küstenfrachtverkehr. Danach wäre entsprechend dem § 1 des Reichsgesetzes vom 22. 5. 1881

> „das Recht, Personen oder Güter von einem im deutschen Staatsgebiete oder Küstengewässern gelegenen Orte nach einem anderen solchen Orte zu befördern, um sie daselbst auszuschiffen",

ausschließlich deutschen Luftschiffen vorzubehalten. Die übrigen §§ 2—4 obigen Gesetzes könnten ebenfalls entsprechende Anwendung auf den Luftverkehr finden.

Was den Verkehr zwischen dem Auslande und dem Grundstaate anlangt, so steht es letzterem vollkommen frei, ebenso wie seine Reeden, Häfen, so auch das Landen der Luftschiffe auf staatlichem Gebiet zu verbieten oder an die Befolgung beliebiger Vorschriften zu knüpfen, d. h. gegebenenfalls jeglichen Verkehr mit den anderen, ja sogar auch nur bestimmten einzelnen Staaten praktisch unmöglich zu machen. Ein solches Vorgehen, das ja infolge der Souveränität des Grundstaates an und für sich berechtigt wäre, würde jedoch, insbesondere wenn es sich nur gegen einzelne Staaten richtet, den Grundstaat Repressalien seitens der betroffenen Staaten aussetzen und jeglicher im Völkerrecht geübten Sitte widersprechen. Darüber, inwieweit die Grundstaaten Entgegenkommen zu zeigen hätten und in welcher Weise der Verkehr zwischen zwei Staaten ohne allzu große Eingriffe in die Sicher-

[1]) vgl. Reichsgesetz betr. die Küstenfrachtfahrt v. 22. 5. 1881, RGBl. S. 97.
[2]) Ebenso Vereinigte Staaten, Rußland, Frankreich, Portugal, Norwegen; vgl. hierzu Schücking a. a. O. S. 34 und Perels a. a. O. S. 42 Anm. 2.

heit der Grundstaaten bewerkstelligt werden könnte, wird weiter unten zu reden sein.

Im Gegensatz zu diesem Rechte der ausschließlichen innerstaatlichen Luftschiffahrt, das hauptsächlich auf den Schutz der wirtschaftlichen Interessen des Staates und auf Ausschließung der Konkurrenz bei Ausnutzung dieses neuen Verkehrsmittels abzielt, sind die folgenden Befugnisse des Staates — es sind dies Luftpolizei und beschränkte Jurisdiktion in Zivil- und Strafsachen, insbesondere Regelung der Unglücksfälle und Strandung von Luftschiffen betreffenden Angelegenheiten — mehr auf den Schutz der öffentlichen Sicherheit des Festlandsgebietes und Autorität des Staates insbesondere vor außerstaatlichen Einflüssen gerichtet. In dieser Hinsicht wird die Luftschiffahrt einer bei weitem größeren Einschränkung und Beaufsichtigung zu unterziehen sein als die Küstenschiffahrt. Die notwendige Kontrolle wird hierbei für die inländischen Luftschiffe ihre wirksamste Handhabe in dem weiter unten erörterten „Konzessionssystem" besitzen.[1])

b) Luftpolizei.

Um sich gegen die ihm von seiten der Luftschiffahrt drohenden Gefahren zu schützen, ist es zunächst für den Grundstaat dringend erforderlich, alle heimischen und fremdstaatlichen Luftschiffe, die sich in dem über dem Grundstaate liegenden Luftraum befinden, für die Zeit des Aufenthaltes in demselben grundsätzlich[2]) seiner Polizei- und Jurisdiktionsgewalt zu unterwerfen.

Unter den verschiedenen Zweigen der Luftpolizei (Sicherheits-, Verkehrs-, Zoll- und Sanitätspolizei) nehmen Sicherheits- und Verkehrspolizei die erste Stelle ein und werden bei Erfüllung ihrer Hauptaufgaben, bei Bekämpfung der Spionage, Abwendung der durch Abwerfen fester, insbesondere explosibler Gegenstände sowie der infolge von Zusammenstößen von Luftschiffen u. dgl. mehr dem einzelnen wie dem Gesamtstaatswesen drohenden Gefahren, Hand in Hand zu gehen haben. Da alle im Interesse des Staates getroffenen polizeilichen Vorschriften jedoch nur dann eine genaue Durchführung hoffen lassen, wenn jeder Ballon sofort identifiziert werden kann, so wird die genaue Erkennbarkeit der Luftschiffe auf eine Entfernung von mindestens 4000—5000 m eine der

[1]) Der Verkehr fremdstaatlicher Luftschiffe im Inlande wäre von ähnlichen Bedingungen, wie sie bei uns für die Verleihung der Konzession gefordert würden, abhängig zu machen. Vgl. Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 49.

[2]) D. h. soweit nicht besondere, weiter unten zu erörternde Exemtionsrechte bestehen.

Grundbedingungen für die notwendige Verkehrssicherheit sein. In dieser Hinsicht halte ich die von Fauchille[1]) gemachten Vorschläge für durchaus annehmbar. Danach wäre jeder Ballon durch Namensaufschrift, Nationalflagge und verschiedene Wimpel derart als Privat-, Staats- oder Militärballon kenntlich zu machen, daß er unter Zuhilfenahme noch zu schaffender internationaler Luftschiffsregister sofort identifiziert werden könnte. Jeder Schiffsführer hätte außerdem alle auf die staatliche Konzession oder auf die Feststellung des Ballons bezüglichen Papiere ständig an Bord zu führen (Art. 4). Nur auf Grundlage dieser Möglichkeit der sofortigen Feststellung des Ballons ließen sich die übrigen polizeilichen Sicherheitsvorschriften durchführen. Falsche Flaggenführung wäre streng zu ahnden. Luftschiffe, welche den durch Signale oder sonstwie gegebenen Befehl staatlich dazu befugter Sicherheitsorgane, zu landen, nicht befolgen, wären mit Gewalt (durch Beschießen oder Verfolgung durch Staatsluftschiffe) dazu zu zwingen (Art. 9). Jeder Ballon, der seine Steuerkraft verloren hat und dadurch in ein für ihn verbotenes Gebiet gelangt oder in anderer Weise durch Not gezwungen wird, irgendwelche Verkehrsvorschriften zu verletzen oder einen ihm gegebenen Landungsbefehl nicht Folge zu leisten, hat sofort die Notflagge zu setzen, anderenfalls er sich einem gewaltsamen Vorgehen aussetzt.

Während ebenso wie auf See nur in den allerdringendsten Fällen gegen Luftschiffe Gewalt anzuwenden und bei geringfügigen Verletzungen selbstverständlich ganz von Gewaltmaßregeln abzusehen wäre, so wäre dort, wo sich ein eines Verbrechens verdächtiges Luftschiff durch falsche Flaggenführung oder Flucht der Feststellung seiner Identität zu entziehen sucht, im Interesse der Autorität des Staates und der Sicherheit des Luftverkehrs nachdrückliche Wahrung der grundstaatlichen Rechte zu fordern. Wie dies bei jedem neuen Verkehrsmittel, so z. B. auch bei dem Fahrrad und Automobil der Fall gewesen ist, so neigt man auch anfangs beim Luftschiff dazu, die durch dieses drohendes Gefahren zu überschätzen, insbesondere scheint auch mir[2]) die Bedeutung des Schmuggels und der Spionage, die wohl Fauchille hauptsächlich zur Forderung seiner 1500 m hohen Schutzzone bestimmten, wie auch die Gefahr der Seuchenein schleppung bisher stark übertrieben worden zu sein. Zur Verhinderung des Schmuggels und der

[1]) Projet art. 2, 4, 5, 6; vgl. die näheren Ausführungen hierzu bei Hildebrandt a. a. O. S. 410ff. sowie die Satzungen und Reglements des internationalen Luftschifferverbandes.

[2]) vgl. Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 21; Daus a. a. O. S. 16 Anm. 2; Nys a. a. O. S. 106/07; Meyer S. 26.

Seucheneinschleppung dürften die für den Land- und Seeverkehr bereits bestehenden Vorschriften völlig ausreichen.[1])

Zur Verhinderung der Spionage wäre zu bestimmen, daß gewisse für die Landesverteidigung vor allem wichtige Plätze (Häfen, Forts, Truppenübungsplätze, Schleusenanlagen) nur in der Höhe und Breite nach genau anzugebender, vor Spionage schützender Entfernung über- bezw. umfahren werden dürften. Jedes derartige Gebiete ohne Notflagge befahrende Luftschiff wäre sofort als spionageverdächtig zur Landung zu zwingen. Auch beim Vorliegen anderer dringender Verdachtsgründe könnte sich der Grundstaat jederzeit durch Aufforderung zur Landung und Durchsuchung des Luftschiffs vor Spionage schützen. Weitergehende, gegen Spionage gerichtete Vorschriften erscheinen überflüssig.[2])

Die größte durch die Luftschiffahrt drohende Gefahr besteht m. E. für den einzelnen in der Möglichkeit des Abstürzens der Luftschiffe, für die Allgemeinheit in der Möglichkeit des Fallenlassens bezw. Herabwerfens von festen Gegenständen, insbesondere Sprengkörpern. Hier wird der Staat zur Beseitigung oder wenigstens Minderung der Gefahren vor allem ein genaues Augenmerk auf den Schiffahrtsunternehmer, den Schiffer und die Mannschaft des Luftschiffes zu richten und dafür Sorge zu tragen haben, daß nur vertrauenswürdige Personen mit der Ausübung der Luftschiffahrt betraut werden. Für die Überwachung in dieser Hinsicht wird, wie bereits erwähnt, das „Konzessionssystem" eine geeignete Handhabe bieten. Hier dürfte vor allem eine strenge staatliche, wenn möglich international einheitlich geregelte Aufsicht über Material, Führung, Mannschaft und Verkehrswege am Platze sein. Dem Führer des Schiffes wären weitgehende, bordpolizeiliche Befugnisse zu gewähren. Ferner wäre der „Unternehmer" nach Maßgabe der §§ 7 ff. des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 für den durch das Luftschiff und vom Luftschiff aus angerichteten Schaden haftbar zu machen. Führer und Unternehmer wären bei Verletzung der bestehenden

---

[1]) Sollten sich regelmäßige Luftschiffahrtsverbindungen zwischen den einzelnen Staaten herausbilden, so würde es, wenn die Reise ununterbrochen ausgeführt wird, genügen, die Reisenden nur einmal am Ort der Ankunft den zoll- und sanitätspolizeilichen Vorschriften zu unterwerfen. Eine Landung dieser Luftschiffe an der Grenze zum Zwecke der zollamtlichen Untersuchung dürfte sich erübrigen. Dagegen ist es erwägungswert, ob für andere Luftschiffe nicht bestimmte Übergangsstellen vorgeschrieben und von jedem eine Landung an der Grenze zum Zwecke der Ausübung der Zollkontrolle und sicherheitspolizeilichen Maßnahmen zu verlangen wäre (Art. 13). Seuchenverdächtige Schiffe hätten in jedem Falle vor ihrer Landung die Quarantäneflagge zu setzen (Art. 12).

[2]) vgl. hierzu die trefflichen Ausführungen von Adler, Die Spionage, Diss. Marburg 1906, S. 83 ff.

Vorschriften analog den §§ 22 ff. des angegebenen Gesetzes strengen Strafen zu unterwerfen. Auch dürfte sich Schaffung eines den §§ 93 ff. SeemO. analogen Dienststrafrechts für die Bedienungsmannschaften empfehlen. Die weitgehende Haftung des Unternehmers sowie die polizeilichen Befugnisse der Schiffsführer wären ein ausgezeichnetes Mittel zur Ausübung der zunächst noch überaus wichtigen Aufsicht über die Passagiere, eine Aufsicht, die man viel besser dem im einzelnen Falle sachverständigen Schiffer als dem Staate selbst zu übertragen hätte und die ein Entgelt für die weitgehende Haftung darstellt, die sich nach obigem auch auf den von den Passagieren angerichteten Schaden erstreckt. Eine unmittelbar staatliche Kontrolle der Passagiere würde der Luftschiffahrt allzu große Beschränkungen auferlegen. Zur Verhinderung von Ballonzusammenstößen wäre die Schaffung einer bis ins einzelne gehenden, Lichterführung, Signalwesen, Ausweichen, Zeremoniell, Rechte der Staatsluftschiffe gegenüber den Privatschiffen genau regelnden Luftverkehrsordnung ein dringendes Erfordernis, wobei natürlich von vornherein, wie dies auch beim Seerecht der Fall war, darauf zu achten wäre, daß diese Vorschriften recht bald einer internationalen Regelung unterworfen würden. Auch das Verfahren bei Unfällen von Luftschiffen bedarf einer dem Gesetz für Seeunfälle v. 27. 7. 1877 (RGBl. S. 549) analogen Regelung. Die für das Seerecht geltenden Vorschriften könnten, da die Verhältnisse in der Mehrzahl der Fälle völlig gleichartig liegen, in ausgiebigster Weise herangezogen werden, was auch die von vornherein anzustrebende international-einheitliche Regelung dieser Materien wesentlich erleichtern dürfte.[1])

c) Beschränkte Zivil- und Strafgewalt.

Wie Schücking a. a. O. S. 36 für das Seerecht treffend ausführt, wären die Verwaltungsbefugnisse des Küstenstaats inhaltslos, „wollte man ihm nicht auch das Recht zugestehen, Verletzungen der von ihm für das Küstenmeer aufgestellten Rechtsnormen zu ahnden". Der Staat muß daher, falls nicht besondere, weiter unten zu erörternde Exemtionsgründe vorliegen — wie er es auch im Küstenmeer getan hat — über alle, auch fremdstaatlichen, in seinem Luftgebiet befindlichen Luftschiffe

[1]) Den von Meili (vgl. Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 23–25), der eine internationale Zentralkontrollstelle für alle diese Angelegenheiten wünscht, und den von Meurer (Luftschiffahrtsrecht S. 23–26) zu diesen Punkten gemachten Ausführungen schließe ich mich vollkommen an. Noch weiter ins einzelne gehende Vorschläge zu machen, ist nicht mehr Sache des Juristen, sondern Sache der praktisch-technischen Erfahrung.

eine beschränkte Jurisdiktionsgewalt in Zivil- und Strafsachen für sich in Anspruch nehmen. So ist der Staat, wie schon oben erwähnt, berechtigt, innerhalb des über ihm liegenden Luftraumes alle Verstöße gegen die zu seinem Schutze getroffenen Anordnungen (unbefugtes Betreiben innerstaatlicher Luftschiffahrt, Verletzung luftpolizeilicher Vorschriften), gleichgültig ob von In- oder Ausländern begangen, nach den von ihm gegebenen Vorschriften zu ahnden. Insbesondere wird der Grundstaat auch die straf- und zivilrechtliche Regelung der den Zusammenstoß von Luftschiffen betreffenden Angelegenheiten für sich beanspruchen müssen. Seine Jurisdiktion würde sich auch hier wegen der den Staat berührenden Gefährdung auf den Zusammenstoß fremdstaatlicher Schiffe zu erstrecken haben.

Die für das Küstenmeer bestehende Frage, ob der Staat außer der zur Durchführung seiner Hoheitsrechte ihm zustehenden noch eine darüber hinausreichende Jurisdiktion besitzt, hat m. E. bis zum gegenwärtigen Augenblick für das Luftschiffahrtsrecht noch keine praktische Bedeutung, da sich der Mensch ohne Hilfe eines Luftfahrzeuges nicht in die Lüfte zu erheben, somit rechtsbedeutsame Handlungen niemals im Luftraume selbst, sondern nur auf Luftfahrzeugen vorzunehmen vermag, die, wie wir weiter unten sehen werden, auch im Luftraume grundsätzlich der heimischen Gebietshoheit, somit auch der heimischen Jurisdiktion in Zivil- und Strafsachen unterworfen bleiben. Erst dann, wenn Luftfahrzeuge entstehen sollten, denen man wegen ihrer geringen Größe und Tragfähigkeit, die sie nicht als regelmäßige Beförderungsmittel für größere Personenmehrheiten, sondern nur für Sportszwecke oder Einzeltransport auf geringere Entfernungen gleich dem Fahrrad geeignet erscheinen ließen, die Nationalität nicht zuerkennen würde — vielleicht die Flugapparate — wäre diese Frage für das Luftrecht aufzurollen und m. E. im Sinne der herrschenden Lehre, die den Geltungsbereich der Rechtsnormen auf das Küstengebiet als „Staatsgewaltsgebiet“ [1]) ausdehnt, auch analog für das Luftrecht zu beantworten.

2. Pflichten des Grundstaats gegenüber den anderen Staaten.

Gegenüber den soeben betrachteten Rechten, die der Grundstaat zur Wahrung seiner Interessen im Luftraum beanspruchen muß, treffen ihn auch gewisse Pflichten. Es sind dies vor allem

[1]) s. Binding, Normen Bd. 1 1890 S. 465ff.; ferner v. Liszt, Strafrecht 1908 § 22 Abs. 4a Satz 105.

die Gewährung der freien Durchfahrt in Friedenszeiten sowie die Verpflichtung, der ausländischen Luftschiffahrt, soweit sie keinen Einschränkungen unterworfen ist, ebenso wie der eigenen Luftschiffahrt Schutz und Sicherheit zu gewähren.

Vorausgesetzt, daß sich die fremden Luftschiffe bei ihrer Durchfahrt allen für die Schiffahrt geltenden Vorschriften unterwerfen, also z. B. nicht verbotene Gegenden befahren oder dem Grundstaate durch ihre bloße Anwesenheit Gefahr bringen,[1]) hat der Staat infolge der von uns angenommenen grundsätzlichen Freiheit der Luft kein Recht, zu Friedenszeiten die bloße Durchfahrt eines fremdstaatlichen Luftschiffes zu verbieten noch durch Erhebung von Abgaben u. dgl. irgendwelchen Einschränkungen zu unterwerfen. Die gegenteilige Ansicht würde der natürlichen Bestimmung der Luft als Verkehrsmittel widersprechen und hätte keine Berechtigung. Dieses Recht der freien Durchfahrt — droit de passage inoffensif[2]) —, in dessen Ausübung der Staat fremde Luftschiffe event. auch gegen einheimische Organe wird schützen müssen, bildet gleichsam ein Entgelt für die mannigfachen Beschränkungen, die sich der Grundstaat der Luftschiffahrt in seinem eigenen Interesse zu setzen genötigt sieht. Es ist ferner für den Staat, der die von ihm im Luftraum beanspruchten Rechte auch von den anderen Staaten anerkannt wissen will — wenn er auch dazu nicht gezwungen werden kann und dies nur eine lex imperfecta für ihn bedeutet — zum mindesten eine Ehrenpflicht, seinerseits das Erforderliche zu tun, um die friedliche internationale Luftschiffahrt zur Blüte gelangen zu lassen und ihr die nötige Sicherheit zu verleihen. Der Grundstaat wird diese Pflicht ja auch um so lieber erfüllen, als sie sich im großen ganzen mit seinen Interessen deckt. Überhaupt besteht zwischen den Rechten und Pflichten des Grundstaats gar kein so großer Gegensatz, als man sich eigentlich denken möchte; man könnte sagen, ein nur formeller Unterschied. Denn die Rechte des Grundstaats bewirken neben seinem eigenen Schutz auch den der ausländischen Schiffahrt; die Erfüllung seiner Pflichten ist andererseits auch der heimischen Schiffahrt von Nutzen. Eine durchgreifende internationale Regelung würde diesen Unterschied noch mehr verschwimmen lassen. Der Grundstaat wird daher seine im Interesse der Verkehrsfreiheit im Luftraum getroffenen Vorkehrungen (Orientierungsstellen, Leuchttürme, Benzin-, Ballaststationen, Reparatur-

[1]) vgl. unten die für die Staatsluftschiffe zu gebende, hiervon abweichende Regelung.

[2]) vgl. Art. 5 der Resolution des „Institut“ v. 31. 3. 1894 über das Küstenmeer.

werkstätten u. dgl.) fremdstaatlichen Luftschiffen nicht vorenthalten noch für die Benutzung derselben grundsätzlich eine von der von den einheimischen Luftschiffen erhobene wesentlich höhere Vergütung verlangen dürfen. Infolge des Gebotes der Menschlichkeit versteht es sich von selbst, daß der Staat fremden Luftschiffen im Falle der Not Beistand zu leisten haben wird.[1])

II. Sondervorschriften für die einzelnen Arten der Luftfahrzeuge.

1. Privatluftschiffe.

Seit der Abhandlung Fauchilles unterscheidet man allgemein Privat- und Staats-, unter den letzteren wieder Zivil- und Militärluftschiffe. Dieser von Fauchille im Art. 1 seines Projet getroffenen Unterscheidung, die ja wohl für die Folgezeit die praktisch maßgebliche sein wird, wollen wir uns anschließen und im folgenden die Sondervorschriften behandeln, die für die einzelnen Arten der Luftschiffe besonders zu gelten haben werden.

Unter „Privatluftschiff" ist jedes im Eigentum einer privaten Person, Personenmehrheit oder privaten juristischen Person befindliche und in deren Auftrag bezw. selbst geführte Luftschiff zu verstehen.

Hier drängen sich sofort die beiden Fragen auf:

1. Soll man den Betrieb der Luftschiffahrt Privatpersonen uneingeschränkt überlassen?
2. Soll das Luftschiff wie das Fahrrad oder das Automobil jeder anderen beweglichen Sache gleich oder wie das Seeschiff als Träger der Nationalität behandelt werden?

Beide Fragen seien, obwohl sie, insbesondere die Konzessionsfrage, auch bei der dem Grundstaate zustehenden Luftpolizei passende Erwähnung hätten finden können, wegen der besonderen Bedeutung für die Privatluftschiffahrt hier im Zusammenhange erörtert.

---

[1]) Die Technik hat sich bereits in lebhaftester Weise mit Plänen zum Ausbau derartiger Hilfsmittel für die Luftschiffahrt beschäftigt. So waren auf der internationalen Luftschiffahrtsausstellung Frankfurt a. M. 1909 zahlreiche Modelle für Ballonhallen und Gasstationen ausgestellt sowie auch ein aus lateinischen und arabischen Zahlen und großen und kleinen Buchstaben gebildetes System von Bezeichnungen, durch das jedem bedeutenderen Orte der Welt (ähnlich wie im Automobilverkehr jedem Fahrzeug) eine international festgelegte Bezeichnung gegeben werden soll. Diese Schriftzeichen sollen in großer Ausführung von bedeutender Höhe sichtbar, bei Nacht als Transparente, dazu dienen, dem Luftschiffer, dem die Orientierung verloren gegangen ist, anzugeben, über welchem Orte und in welchem Staate er sich befindet.

a) Konzessionierung.

Schon im Interesse der genaueren Durchführung der luft-, insbesondere der verkehrspolizeilichen Vorschriften, der Grundlage jeder gedeihlichen Entwicklung des Luftverkehrs, ganz besonders aber wegen der selbst bei größter Vervollkommnung mit dem Luftverkehr für die Insassen der Fahrzeuge wie die Bewohner des Festlandes verbundenen Gefahren halte ich es mit den bisherigen Schriftstellern[1]) für eine unbedingte Notwendigkeit, die Motorluftschiffahrt der freien Ausübung des einzelnen zu entziehen. Abgesehen davon, daß durch Befahren des Luftraums mit nicht genügend „luftsicheren", „lufttüchtigen" Fahrzeugen oder durch ungeschickte Handhabung der Fahrzeuge der Luftverkehr und die Erdbewohner einer ständigen Gefährdung ausgesetzt sein würden, ist auch die ganze moderne Kulturwelt (deren Schutzmittel bisher nur zur Abwehr der ihr von der Erde aus drohenden Gefahren geeignet sind), die nach oben hin frei und ungeschützt daliegt, gegebenenfalls einer Bande von Desperados preisgegeben, die durch Herabwerfen von Sprengkörpern auf unsere modernen Kulturzentren unsere ganze Kultur und Staatssicherheit einer ständigen Gefährdung aussetzen könnte.[2])

Ob es zweckmäßig sein dürfte, die Luftschiffahrt von Anfang an zu verstaatlichen oder ihre Anwendung an die Erteilung einer besonderen Konzession zu knüpfen, läßt sich zurzeit noch nicht mit Sicherheit beurteilen. Sollte sich die Luftschiffahrt in absehbarer Zeit zu einem Verkehrsmittel von ähnlicher Bedeutung wie z. B. die Eisenbahn entwickeln, so wäre unbedingt zur sofortigen staatlichen Monopolisierung zu raten, da durch diese infolge der staatlichen Kontrolle am leichtesten alle die mannigfachen von den Luftschiffen drohenden Gefährdungen hintangehalten und eine internationale Regelung der für die Luftschiffahrt einschlägigen Fragen am leichtesten erreicht werden könnte. — Da der Staat sich jedoch wegen der voraussichtlich immerhin geringeren Benutzung der Luftschiffahrt als eines Verkehrsmittels und der daraus sich ergebenden geringeren Rentabilität zu diesem Schritt vorerst kaum wird entschließen können, dürfte es vielleicht am Platze sein, die staatliche Konzessionierung der Luftschiffahrt zu fordern. Die Erteilung der Konzession würde insbesondere von folgenden Punkten abhängig zu machen sein:

[1]) Fauchille, Annuaire a. a. O. S. 28; Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 24; Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 22ff.; Grünwald, Luftschiff S. 39; v. Grote a. a. O. S. 56; Daus a. a. O. S. 41; Meyer a. a. O. S. 35ff.

[2]) vgl. hierzu Linke, Moderne Luftschiffahrt S. 262.

a) dem Zustande des Luftschiffes,
b) den Personen des Unternehmers, Führers und der Mannschaft;
c) der Erfüllung besonderer Formalitäten, wie Anmeldung, Eintragung in ein Luftschiffsregister, Ausfertigung der erforderlichen Legitimationspapiere.

In welchen Fällen die Konzession auf Grund der zu a und b genannten Punkte zu versagen bezw. gewähren sein wird, ist Sache der Erfahrung und hauptsächlich Aufgabe der Prüfung der technischen Sachverständigen. Was die Qualifikation der einzelnen Personen betrifft, schließe ich mich den Ausführungen von Fauchille, Linke, Hildebrandt, Meili und Meurer vollkommen an. Weiter auf Einzelheiten einzugehen verbietet der Rahmen dieser Arbeit.[1])

Sind alle Bedingungen für die Konzession vorhanden, so wäre dem Luftschiffe als äußeres Zeichen der Fahrerlaubnis die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach Maßgabe ähnlicher Bestimmungen wie der des Reichsgesetzes v. 23. 12. 1888 betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge (RGBl. S. 300) zu erteilen. Es wäre jedoch zu fordern, daß nicht nur die im § 6 des Flaggengesetzes genannten Personen, sondern vielmehr die gesamte Bemannung des Luftschiffes, die ja sowieso aus nur wenigen Personen bestehen wird, das Bundesindigenat besitzen müßten und deren Namen und nähere Bezeichnung sowie jede Veränderung im jeweiligen Bestande zum Schiffsregister anzumelden wären.

b) Nationalität.

Soll nun den Luftschiffen eine bestimmte Nationalität zuerkannt werden? Würden sich die Luftschiffe nur in dem über ihrem Grundstaat befindlichen Luftraum bewegen, so wäre die Verleihung der Nationalität an sie vielleicht entbehrlich. Als internationales Verkehrsmittel gelangen die Luftschiffe jedoch auch in die über dem freien Meere, staatenlosen Gebieten und über fremden Staaten befindlichen Luftteile. Nach dem Ergebnis

[1]) vgl. hierzu das bei Meurer, Luftschiffahrtsrecht (S. 26) zitierte Werk Fédération aéronautique „Statuts et Réglements" 1906, Übersetzung von Salinsky u. Stade, Internationaler Luftschiffer-Verband, Satzungen und Reglements. Ferner Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht S. 49. M. E. könnte ein großer Teil der Bestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 auch für die Luftschiffahrt analoge Anwendung finden. Vgl. v. Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Breslau 1909, S. 26—46.

unserer bisherigen Untersuchung ist die Luft grundsätzlich frei. Sollen nun die Personen, die sich dem Luftschiff als Beförderungsmittel anvertrauen, über dem hohen Meere jeglichen Rechtsschutzes beraubt oder beim Überfliegen der verschiedenen Staatsgrenzen stets einem Wechsel der für sie geltenden öffentlich- und privatrechtlichen Normen unterworfen sein? Welche Rechtssätze gelten überhaupt an Bord eines über einem fremden Staate befindlichen Luftschiffes?

Hier gibt es nur eine befriedigende Regelung, und zwar die bereits von Fauchille[1]) vorgeschlagene, nämlich dem Luftschiff nach Analogie des Seerechts die Nationalität seines Heimatstaates zu verleihen. Das Luftschiff bleibt hiernach, soweit es nicht in den Geltungsbereich fremder Staatshoheitsrechte gerät, nach seinem Aufsteigen fortdauernd der Gebietshoheit des Heimatstaates unterworfen. Gelangt es in den über einem fremden Staat befindlichen Luftraum und macht der fremde Staat nur einzelne Hoheitsrechte geltend, so wirkt, insoweit der fremde Staat Hoheitsrechte nicht ausübt, die heimische Gebietshoheit weiter fort und lebt in vollem Umfange wieder auf, sobald das Luftschiff die fremdstaatliche Hoheitssphäre verläßt.

Die Luftschiffe unterliegen somit auf dem festen Boden des Heimatstaates sowie in dem darüber befindlichen (nach unserer Auffassung an und für sich staatlenlosen) Luftraume im vollen Umfange der heimischen Gebietshoheit, welche auch unverändert fortbesteht, wenn sich das Luftschiff aus der heimischen Interessensphäre in den über staatenlosem Landgebiete oder dem freien Meere liegenden Luftraum begibt.

Gelangt das Schiff in den über einem fremden Staate befindlichen Luftraum, so bleibt es, da es sich nicht in fremdem Staatsgebiete befindet, der heimischen Gebietshoheit unterstellt und wird nur, insoweit der fremde Staat Hoheitsrechte geltend macht, der fremden Gebietshoheit unterworfen. Das Recht des Flaggenstaats ist somit ergänzendes Recht, das außer Wirksamkeit tritt bezw. aufhört, wenn ein anderes Recht Geltung beansprucht.

Hier zeigt sich die praktische Bedeutung der von uns vertretenen Lehre von der Luftfreiheit im Gegensatze zu der von v. Liszt, Meurer, v. Grote, Daus u. a. mehr[2]) vertretenen Ansicht, daß der Luftraum oder Teile desselben Staatsgebiete seien. Die Anhänger dieser Lehre müßten sämtlich folgerichtigerweise das in dem zum fremden Staatsgebiet gehörigen Luftraume

---

[1]) Fauchille, Revue S. 470. ff., Annuaire S. 27 ff.

[2]) v. Liszt, Völkerrecht S. 81; Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 8; v. Grote a. a. O. S. 22; Daus a. a. O. S. 10 ff.

befindliche Luftschiff ebenso, als wenn es daselbst gelandet wäre, in vollem Umfange der Gebietshoheit des fremden Staates unterwerfen.

Eine solche Regelung wäre im höchsten Grade unpraktisch! Zunächst ließe sich nicht einsehen, warum ein über einen Zipfel eines Staates hinwegfahrendes Luftschiff[1]) für die vielleicht äußerst kurze Zeit seines Aufenthaltes in diesem Teile des Luftraumes voll und ganz der Gebietshoheit jenes Staates unterworfen sein soll, mit dem es, da es in ihm nicht landet, von ihm aus nicht aufgestiegen ist, auch vielleicht keine Passagiere oder Waren dieses Staates befördert, kaum in irgendwelche Beziehungen tritt. Hierzu kommt noch, daß das Luftschiff sich recht oft über den Wolken bewegt und die so überaus wichtige Frage nach dem Geltungsbereiche der einzelstaatlichen Rechtsnormen deswegen recht oft nicht mit Sicherheit würde beantwortet werden können. Ein bei politischer Vielgestaltigkeit des Gebiets eintretender fortwährender Wechsel der Rechtsnormen würde zu ständigen Rechtsunsicherheiten und Verwicklungen führen.

Es handelt sich bei dem Überfahren fremdstaatlichen Gebiets ohne Landung durchaus nicht um Ausnahmefälle. Ein großer Vorzug des Luftschiffes als Verkehrsmittel liegt ja gerade in dem Umstande, daß es durch Flüsse, Höhenunterschiede und politische Grenzen, welche der Eisenbahn die größten Schwierigkeiten bereiten (man denke an eine Fahrt von Oberschlesien nach München), nicht oder nicht wesentlich gehemmt wird.[2])

Die Vertreter der gegenteiligen Ansicht haben sich daher auch sämtlich genötigt gesehen, diese aus ihrer Ansicht sich ergebenden Folgerungen nicht zu ziehen.

Landet das private Luftschiff im fremden Staate, so wird es, da es in fremdes Staatsgebiet, somit in den Geltungsbereich fremder Rechtsnormen gelangt ist, mit den auf ihm befindlichen Personen grundsätzlich voll und ganz der fremdstaatlichen Gebietshoheit unterworfen. Dieses Prinzip wird jedoch auch für das Luftrecht dieselben Einschränkungen erfahren müssen, die sich beim Seerecht seit Beginn des vorigen Jahrhunderts im Wege völkerrechtlichen Gewohnheitsrechts dahin durchgesetzt haben, daß die

---

[1]) z. B ein von Warschau nach Stockholm oder Prag fahrendes Luftschiff.

[2]) So braucht ein Zeppelinsches Luftschiff zur Reise von Berlin nach Kopenhagen ungefähr die Hälfte der sonst erforderlichen Zeit. Vgl. Zeppelin a. a. O. S. 27. — Am 9. 7. 1909 wurde mittels Freiballons von Kopenhagen bei 60 km Stundengeschwindigkeit, der bereits heute erreichten Durchschnittsgeschwindigkeit der Zeppelinschen Luftschiffe, die Ostsee in der Richtung nach Rügen in genau 4 Stunden überflogen. Der Dampfer Stettin-Kopenhagen braucht 14 Stunden.

Jurisdiktion auf fremden Schiffen im Küstenstaate nur dann ausgeübt wird, wenn die Interessen desselben es erfordern.[1])

2. Staatsluftschiffe.

Ebenso wie im Seerecht werden auch im Luftschiffahrtsrecht die Staatsschiffe einer anderen rechtlichen Behandlung zu unterstellen sein als die privaten Luftschiffe.

Ein Zivilstaatsluftschiff ist ein kraft besonderen staatlichen Auftrags der Leitung eines zivilen Staatsbeamten anvertrautes und mit einer staatlich gestellten Mannschaft versehenes Luftschiff, wogegen ein Militärluftschiff dem Befehle eines Land- oder Seeoffiziers, der von der Militärbehörde das Kommando über das Fahrzeug erhalten hat, untersteht und mit einer militärischen Besatzung ausgerüstet ist.[2])

Den Staatsluftschiffen ist, was sich ja von selbst versteht, ebenso wie den Privatluftschiffen die Nationalität zuzuerkennen. Da sie aber gleichzeitig die Souveränität des Heimatstaates verkörpern und eine Geltendmachung fremder Verwaltungs- und Hoheitsbefugnisse an Bord derselben in die Souveränität des Heimatstaates des Schiffes eingreifen würde — was ja keiner weiteren als der für das Seerecht geltenden Begründung bedarf und allgemein anerkannt ist —, so ist es unbedingt erforderlich, sie ebenso wie die Staats- und Kriegsschiffe im Seerecht mit dem Privilegium der Exterritorialität auszustatten. Hieraus ergibt sich von selbst für den Grundstaat das Recht, den fremden Staatsluftschiffen, die ja durch ihre „Exterritorialität", d. h. durch die Unmöglichkeit, der fremdstaatlichen Gebietshoheit ebenso wie das Territorium unterworfen sein zu können, einen Fremdkörper im fremden Staatsleben bilden,[3]) das Landen in seinem Territorium zu untersagen.

---

[1]) vgl. die bei Perels a. a. O. S. 78 erwähnten Verträge, insbes. den vom Deutschen Reich mit Rußland abgeschlossenen Konsularvertrag v. 8. 12. bezw. 26. 11. 1874 (RGBl. S. 145 ff.), dessen Art. 11 lautet: „Hinsichtlich der Hafenpolizei des Ladens und Ausladens der Schiffe . . . kommen die landesgesetzlichen Statuten und Reglements in Anwendung. Den Konsuln, Vizekonsuln oder Konsularagenten steht ausschließlich die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord ihrer nationalen Schiffe zu. Sie haben demgemäß alle Streitigkeiten zwischen Kapitän und Schiffsoffizieren zu schlichten . . . Die Lokalbehörden dürfen nur dann einschreiten, wenn die an Bord der Schiffe vorkommenden Unordnungen derartige sind, daß die Ruhe oder öffentliche Ordnung im Lande oder im Hafen gestört wird, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur Schiffsmannschaft gehörige Person beteiligt ist . . ."

[2]) Fauchille, Projet art. 1; Daus a. a. O. S. 28 u. 32.

[3]) Hier möchte ich mich den von Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 30 ff. gemachten Ausführungen über das Wesen der Exterritorialität vollkommen anschließen.

Darf der Grundstaat auch das bloße Befahren des über ihm befindlichen Luftraumes ohne Landung durch fremde Staatsluftschiffe verbieten? M. E. ja; denn fremde Staats-, insbesondere Kriegsschiffe, die im allgemeinen wohl kein anderes Interesse am Befahren fremder Luftzonen haben dürften, als sich lediglich genauere Kenntnis des fremden Territoriums, d. h. Erkundung von Angriffsmöglichkeiten für den Kriegsfall zu verschaffen, bedeuten durch ihre bloße Anwesenheit im Luftraume eine Gefahr für die Sicherheit des Grundstaats. Dem Grundstaate ist daher unbedingt das Recht zuzubilligen, fremde Staatsluftschiffe grundsätzlich vom Befahren der über ihm gelegenen Luftschichten auszuschließen.

Erlaubt der fremde Staat das Befahren seiner Luftinteressensphäre oder die Landung in seinem Staatsgebiete, so sind die Staatsluftschiffe in gleicher Weise wie die Kriegsschiffe in fremden Territorialgewässern den geltenden sicherheits- und sanitätspolizeilichen Vorschriften zu unterwerfen.[1] [2])

3. Nicht lenkbare, unbemannte und Fesselballons.

Zu den „Luftschiffen" gehören nach unserer Begriffsbestimmung nicht die nicht lenkbaren Freiballons, unbemannten (Registrier-) und Fesselballons. Da sie jedoch mit der Motorluftschiffahrt vieles gemein haben und für sie von großem Werte sind, seien auch ihnen einige Worte gewidmet.

Für die nicht lenkbaren Freiballons könnten, was Nationalität anlangt, die für die Motorluftschiffahrt geltenden Vorschriften Anwendung finden. Auch eine Einschränkung der freien Ausübung der Freiballonfahrt durch ein in seinen Bedingungen gemildertes Konzessionssystem wäre zu fordern. Die Spionage- und Verkehrsvorschriften hätten für sie volle Geltung. Droht der Ballon vom Winde über verbotene Gegenden getragen zu werden, so hat er zu landen; bei Unmöglichkeit der Landung (Sumpf, Wasser) als Zeichen dafür die Notflagge zu setzen. Weitere Ausführungen müssen wir uns hier versagen.

---

[1]) Strafbefugnisse stünden hier dem Grundstaate allerdings nicht zu. Es verbliebe ihm bei Verletzung dieser Vorschriften nur die Möglichkeit der Erlaubnisentziehung und event. Repressivmaßregeln.

[2]) Sollten die Staaten, vielleicht bei Monopolisierung der Luftschiffahrt, den internationalen Verkehr durch staatliche Schiffe aufrechterhalten wollen, so wäre, falls man sich nicht vorher dahin verständigte, daß die Luftschiffe bei Überschreitung der Landesgrenze gleich dem Inlande den heimischen Normen unterworfen sein sollten, das Befahren durch fremde Staatsluftschiffe auf Grund besonderer jederzeit zurückziehbarer Erlaubnis zu gewähren.

Bezüglich der zu wissenschaftlichen Erforschungen in die Lüfte gesandten unbemannten oder Registrierballons schließe ich mich den Ausführungen Fauchilles[1]) an. Danach wäre der Schutz dieser im Interesse der Allgemeinheit entsandten Ballons die Hauptaufgabe der Staaten. Alle für andere Luftschiffe geltenden sicherheitspolizeilichen Vorschriften wären hier als meist überflüssig möglichst milde zu handhaben. Die Registrierballons wären, um ihnen diese Bevorzugungen zu sichern, als solche auf große Entfernungen durch besondere äußere Merkmale genau kenntlich zu machen. Eine international-einheitliche Regelung wäre auch hier anzustreben. Irgendwelche Fahrtbeschränkungen dürften unterbleiben,[2]) da der fremde Staat, in dem der Ballon niedergeht, durch Untersuchung event. Beschlagnahme des Balloninhalts sich stets gegen Gefährdungen seitens dieser Ballons schützen kann.

Die Fesselballons, die vom festen Boden aus nach Höhe, Tiefe und allen Richtungen der Windrose frei bewegt werden können, sind keine Luftfahrzeuge im Sinne unserer Ausführungen. Auf sie finden, weil sie mit dem Erdboden in fester Verbindung bleiben, also gleichsam wie ein hoher Turm einen Ausläufer des festen Bodens bilden, die für das Territorium geltenden Bestimmungen in vollem Umfange Anwendung.[3]) Fesselballons, die stets für eine Freifahrt gerüstet sein müssen, sind, wenn sie losgerissen sind, gleich dem Freiballon zu behandeln und haben die Notflagge zu setzen.

Der Ansicht Fauchilles (Art. 30), daß es dem Staate verboten sein sollte, in einer Entfernung von 1500 m von der Staatsgrenze Fesselballons aufsteigen zu lassen, kann ich nicht beipflichten. M. E. ist der Staat innerhalb seiner Grenzen unbeschränkt und berechtigt — ebenso wie er an der Grenze Festungen bauen, Geschütze aufstellen und mit seinen Ferngläsern das fremdstaatliche Grenzland erkunden kann —, auch mit Hilfe des Fesselballons von dem über seinem Staatsgebiet gelegenen Teile des Luftraumes aus das fremde Gebiet zu erkunden, ein Recht, das sich die Staaten wegen seiner heutzutage recht geringen Bedeutung gern zugestehen werden.

III. Die Luftschiffahrt im Kriege.

Obwohl der Krieg den Ausnahmefall im Leben der Nationen bedeutet, hat man der Luftschiffahrt im Kriege bisher weit größeres

[1]) Projet art. 31; vgl. Hilty, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone, im Arch. f. öff. R. Bd. 19 S. 93 ff.

[2]) Fauchille, Projet art. 31: Les aérostats libres non montés ... peuvent circuler librement dans toutes les parties de l'atmosphère.

[3]) vgl. Fauchille a. a. O. Art. 29.

Interesse entgegengebracht als der friedlichen Luftschiffahrt. Dieses Interesse hat sogar schon in einigen Punkten eine völkerrechtliche Normierung gezeitigt.

Der Motorballon kommt im Kriege als Aufklärungs- und Angriffsmittel in Betracht. Seine Eigenschaft als ausgezeichnetes Aufklärungsmittel hat vor allem die Frage aufgeworfen, ob Militärpersonen, die im Kriege in Luftschiffen Kundschafterdienste tun, als Spione anzusehen sind. Die allgemeine Ansicht ging von jeher dahin, diese Frage zu verneinen.[1]) Die zweite Haager Konferenz hat dieser Ungewißheit ein Ende gemacht, indem sie in dem über Spionage handelnden Art. 29 des Abkommens („Ordnung der Gesetze und Gebräuche des Landkriegs") bestimmte:

> „Militärpersonen in Uniform, die in das Operationsgebiet des feindlichen Heeres eingedrungen sind, um sich Nachrichten zu verschaffen, sind nicht als Spione zu betrachten. Desgleichen gelten nicht als Spione Militärpersonen und Nichtmilitärpersonen, die den ihnen erteilten Auftrag, Mitteilungen an ihr eigenes oder an das feindliche Heer zu überbringen, offen ausführen. Dahin gehören ebenfalls Personen, die in Luftschiffen befördert werden, um Mitteilungen zu überbringen oder um überhaupt Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen eines Heeres oder eines Gebietes aufrechtzuerhalten".[2])

Nach dem Wortlaut dieses Art. 29, der ausdrücklich nur von „Nachrichtenbeförderung und Aufrechterhaltung von Verbindungen" spricht, halte ich daher die Ansicht von v. Grote und Zorn,[3]) daß Zivilpersonen, wenn sie in Luftschiffen befördert zur Beobachtung des Feindes verwandt werden, als Spione zu behandeln sind, für durchaus gerechtfertigt. Praktisch wird sich allerdings der Unterschied zwischen bloßer Nachrichtenbeförderung und gleichzeitiger Beobachtung im Einzelfalle schwer treffen lassen. Im Zweifel

---

[1]) vgl. Bonfils, Lehrb. S. 590; Wilhelm, De la situation des aéronautes en droit international, Journal du droit international privé par E. Clunet, tome 18 p. 440 ff.: „On pourrait encore assimiler le personnel d'un aérostat à l'équipage d'un navire qui brise un blocus, car une ville assiégée est précisément dans la position d'un port bloqué; si ces marins sont neutres, on les laisse s'en aller librement; s'ils sont ennemis, on les retient captifs, mais sans les soumettre à aucune pénalité. Or, pourquoi imputerait-on à crime de faire à travers les aires ce qu'il est licite de faire à travers les eaux?" p. 448.

[2]) vgl. Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 36 ff. und v. Grote a. a. O., der S. 42 ff. einen historischen Überblick über die Entwicklung dieser Frage gibt.

[3]) v. Grote a. a. O. S. 47; Zorn, Kriegsmittel und Kriegsführung S. 58 ff., insbes. S. 62 Anm. 1.

wird man annehmen dürfen, daß derjenige, der im Dienste der feindlichen Macht Nachrichten überbringt, wohl auch die Gelegenheit zur Beobachtung des Feindes nicht unbenutzt vorübergehen lassen wird.

Da man nun einem Luftschiff im Kriege von vornherein nie ansehen kann, wer sich in ihm befindet, welche Aufträge die Insassen haben und womit sie sich überhaupt beschäftigen, und man nie die Garantie hat, daß die neutrale Flagge, die das Luftschiff führt, auch die richtige ist, so müssen bei der ganz außerordentlichen Gefährlichkeit des Luftschiffs als Aufklärungsmittel die für den Luftverkehr geltenden Grundsätze im Kriege eine völlige Umänderung erfahren.

Während im Frieden die Luft frei ist und jedes private Luftschiff sich unter den obenerwähnten Beschränkungen völlig frei bewegen kann, fordert die durch den Ausbruch eines Kriegs geschaffene Lage eine völlige Sperrung des Luftverkehrs für alle fremdstaatlichen Luftschiffe in den über dem Grundstaate und dem Kriegsschauplatze liegenden Luftschichten. Das Schutzbedürfnis, das zu Friedenszeiten den Grundstaat veranlaßt, nur einzelne gewisse Luftgebiete über Festungen u. dgl. vom freien Verkehr auszuschließen, fordert im Kriege den Ausschluß aller nicht in seinen eigenen Diensten stehenden Luftschiffe vom Befahren des gesamten über dem Grundstaat liegenden Luftgebietes. Jedes nicht zur feindlichen Armee gehörige, über dem Staatsgebiet oder dem Kriegsschauplatz kreuzende Luftschiff wäre somit wegen Spionage zur Landung zu zwingen.

Zweifelhaft kann es sein, ob der freie, keiner Gebietshoheit unterworfene Luftraum wie der Luftraum über dem freien Meere, falls er zum Kriegsschauplatz wird, durch die beteiligten Staaten vom freien Luftverkehr ausgeschlossen werden kann, oder wenigstens, ob fremde, diese Gegenden befahrende Luftschiffe als spionageverdächtig festgehalten werden können. M. E. wird man der Ansicht v. Grotes[1]) beipflichten müssen, der die Luftschiffahrt hier keinen Einschränkungen unterworfen wissen will.

Die neutralen Staaten untereinander können ihren Luftverkehr wie zu Friedenszeiten ruhig weiter pflegen, werden indessen stets darauf bedacht sein müssen, sich keiner Neutralitätsverletzung schuldig zu machen. Das neutrale Gebiet ist demgemäß von jeglichen Feindseligkeiten der Kriegführenden frei zu halten. Die Frage, ob den Privatluftschiffen der Kriegführenden die freie Durchfahrt bezw. der Aufenthalt im neutralen Gebiete zu gestatten

[1]) a. a. O. S. 38.

sein wird, ist m. E. in den meisten Fällen zu verneinen,[1]) da auch das private Luftschiff anders als das private Seeschiff durch seine Eigenschaft als vorzügliches Aufklärungs- und Nachrichtenmittel bereits ein brauchbares Kriegswerkzeug ist bezw. ohne weiteres zu einem solchen gemacht werden kann und in der Gewährung der Durchfahrt wie des Aufenthaltes, den das Luftschiff vielleicht nur gesucht hat, um der Wegnahme durch den Feind zu entgehen, leicht eine Neutralitätsverletzung liegen könnte.[2]) Die Fragen, ob das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen und das Bombardieren unverteidigter Orte aus Luftschiffen im Kriegsfalle gestattet sei — Fragen, denen das Völkerrecht bereits die weitgehendste Würdigung geschenkt hat[3]) —, sowie die Frage, ob feindliche Privatluftschiffe im Kriegsfalle der Wegnahme unterliegen, seien hier als rein kriegsrechtliche, nicht mit dem Luftverkehr in Verbindung stehende Fragen nicht mehr beantwortet.[4])

---

[1]) Anders Fauchille, Annuaire S. 449/50; und v. Grote a. a. O. S. 40.

[2]) Man denke an den Fall, daß ein privates Luftschiff sich zu Beginn des Krieges noch in Feindesland aufgehalten hat, über einen Teil des feindlichen Gebietes hinweggeflogen ist, dabei eine Menge Beobachtungen gemacht und sich schließlich auf neutrales Gebiet geflüchtet hat. Das neutrale Gebiet könnte damit zu einem Stützpunkt für Spionage gemacht werden.

[3]) vgl. Meurer, Die Haager Friedenskonferenz Bd. 2 S. 175, 649.

[4]) vgl. hierzu die sehr eingehenden Ausführungen bei Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 36 ff.; Meili, Das Luftschiff im internen Recht u. Völkerrecht S. 49 ff. sowie v. Grote a. a. O. S. 39 ff.

Anhang.

Die Beantwortung der für die Luftschiffahrt äußerst wichtigen Frage nach dem Geltungsbereich der verschiedenen einzelstaatlichen Rechtsnormen ist größtenteils oben (S. 35 ff. d. Abh., in dem über die Nationalität der Luftschiffe Gesagten) erfolgt.

Danach sind, insoweit nicht eine fremdstaatliche Gebietshoheit Geltung beansprucht, alle Rechtshandlungen, die während der Fahrt am Bord eines nationalen Luftfahrzeuges vorgenommen werden, nach dem Rechte des Flaggenstaates zu beurteilen. Im Augenblicke der Landung im fremden Staate verfällt jedoch das Luftschiff mit seinen Passagieren in vollem Umfange den dort geltenden Rechtssätzen.[1]) Die Grundstaaten werden indessen gut tun, ihre Machtbefugnisse im Sinne des oben S. 38 Anm. 1 d. Abh. zitierten Konsularvertrages v. 8. 12. bezw. 26. 11. 1874 nur dann geltend zu machen, wenn ihre eigenen Interessen es erfordern.

Überhaupt könnte es — was hier im Anhange noch besonders zu erwähnen war — in Fällen der Kollision verschiedener Rechte im wesentlichen bei den bereits bestehenden einzelstaatlichen Vorschriften bewenden, die höchstens wegen der nun häufiger werdenden Reibungen durch Verträge oder allgemeine internationale Vereinbarungen weiter auszubauen wären. Danach wäre es wie bisher den jeweilig kollidierenden Rechten in den von ihnen bereits geregelten Fällen zu überlassen, inwieweit sie angewendet werden wollen. Dies gilt vor allem für diejenigen Rechtshandlungen, die im Luftschiffe während der Fahrt vorgenommen sind, deren Wirkung aber im Geltungsbereich fremder Rechtssätze eintritt, und umgekehrt, z. B. im Strafrecht für die sogen. Distanzvergehen. Diese Rechtshandlungen wären nach den in den Einzelstaaten

[1]) Eine recht baldige genaue Definition des Begriffs „Landung" wäre deswegen äußerst erwünscht, da sich wohl in der ersten Zeit gerade kurz vor und kurz nach der Landung die meisten Reibungen auf den verschiedensten Rechtsgebieten zeigen werden. Besonders für das Strafrecht und mit Rücksicht auf die Schadensersatzpflicht und die verkehrspolizeilichen Bestimmungen wäre eine genaue Bestimmung des Augenblickes der Landung dringend notwendig.

hierfür bereits geltenden Rechtssätzen zu behandeln, gleich wie wenn die Handlungen im Auslande vorgenommen, die Wirkung aber im Inlande eingetreten wäre und umgekehrt.

Im übrigen wird man sich hierin den überaus eingehenden Ausführungen von Grünwald, Meili und Meurer anzuschließen haben.[1])

Inwieweit neue privat- und strafrechtliche Rechtsinstitute zu schaffen sein werden, wird erst die weitere Ausgestaltung des Luftverkehrs ergeben.[2])

---

[1]) Grünwald, Luftschiff S. 41. ff.; Luftraum S. 190 ff.; Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht S. 36 ff; Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft a. a O. S. 250 ff.; Meurer, Luftschiffahrtsrecht S 27 ff.

[2]) vgl. hierzu Meili in Bl. f. vergl. Rechtswissenschaft S. 242 ff.; Fleischmann, Grundgedanken S. 21—25, 43—47; Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 15 bis 17; Meyer, Die Erschließung des Luftraums S. 40 ff.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.